

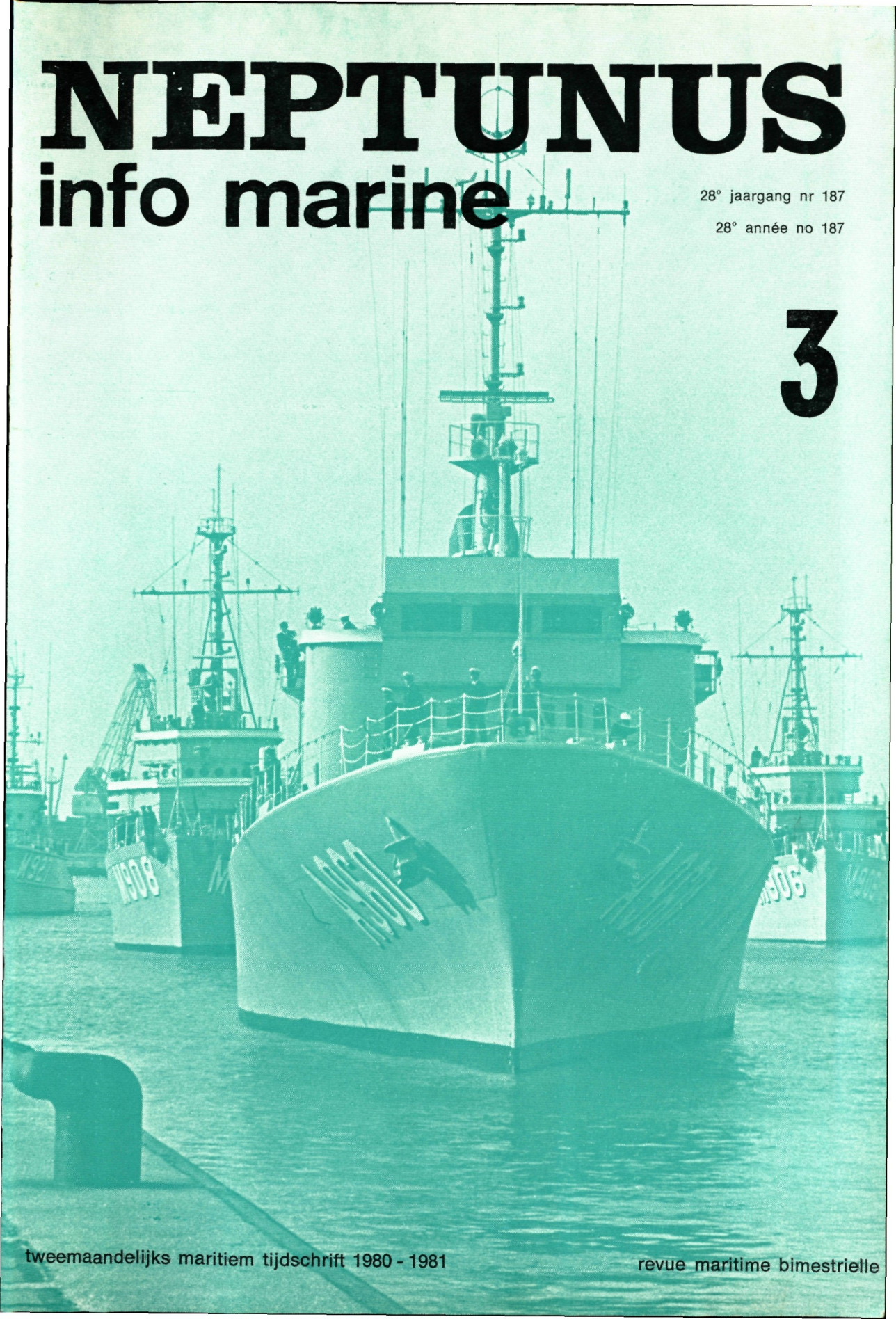
NEPTUNUS

info marine

28° jaargang nr 187

28° année no 187

3





L. J. J. ROBINS Amiral de Division e.r.

Le 16 septembre dernier mourait dans sa 80ème année, l'Amiral de Division e.r. L.J.J. Robins. Le service funèbre a été célébré le samedi 20 septembre en l'église Saint-Jacques-sur Coudenberg - Place Royale à Bruxelles en présence de SAR le Prince Albert et de nombreuses personnalités du monde maritime politique et militaire.

Le commodore Robins, (c'est sous ce titre, qu'il portait en service, que nous le connaissons mieux) est né à Liège et a commencé sa carrière de marin en 1920 en embarquant comme élève-officier de la 12ème promotion du navire-école Mercator ; lieutenant au long cours en 1926, capitaine au long cours en mars 1930, il effectue toute sa carrière de marin marchand à la Compagnie Maritime Belge Belgique-Congo où il sert pendant 13 ans.

Parallèlement à sa carrière maritime, il fait honneur à ses obligations militaires, il effectue son service aux batteries d'accompagnement, est nommé sous-lieutenant de réserve en mars 1931 et lieutenant en mars 1933. A la déclaration de guerre 40-45 il se trouve en mer. Rappelé sous les armes aux forces belges en Grande-Bretagne, il est nommé capitaine de réserve en 1941. Il est volontaire pour missions spéciales et séjourne à Gibraltar de mai 1941 à juin 1942. Rentré en Grande-Bretagne, il est détaché à la Royal Navy.

Il passe par le Royal Naval College et le Centre d'artillerie de Chatham, puis reçoit le commandement du patrouilleur « Phrontis ». En 1944, il est à la base de Scapa Flow. Il est commissionné capitaine de corvette en juillet 1944. Dès la libération, il rejoint la Belgique et assume les fonctions d'Admiralty Berthing Officer à Ostende. Détaché le 26 novembre 1945 comme officier de liaison au Ministère des Communications, Administration de la Marine, il prend une part active au transfert de la Section Belge de la Royal Navy, à la Marine Belge, qui devient Force Navale Belge, le 1er février 1946. Nommé capitaine de frégate en septembre 1946, il passe comme Chef d'Etat-Major, au Corps Naval. Le 1er janvier 1947, il est désigné par le Ministre des Communications pour remplir les fonctions de Chef d'Etat-Major Force Navale à Bruxelles.

Lors du passage de la Force Navale au Ministère de la Défense Nationale, il est désigné comme chef d'Etat-Major Général de la Force Navale et membre du Comité des Chefs d'Etat-Major. Nommé capitaine de vaisseau, le 26 juin 1951, il porte le titre de Commodore depuis juin 1953, titre qui fut confirmé par le grade le 26 septembre 1957. Depuis 1950 il est aide de camp du Roi.

Premier des Chefs d'Etat-Major de la Force-Navale et Inspecteur Général, il sut s'entourer d'hommes

compétents et tout en assurant à ses hommes et ses navires les moyens nécessaires pour remplir leurs missions quotidiennes : des déminage de nos côtes et de nos ports, déblayage de nos routes maritimes des mines et des épaves qui s'y trouvent, garde-pêche, etc., il sut créer pour la Force Navale de demain une nouvelle infrastructure : casernes, Centre d'entraînement, groupement Logistique, écoles et ports... où de nouveaux navires et même des hélicoptères à fonctions maritimes prirent leur place, un par un, assurant la relève des navires fatigués par la guerre et les dures années qui la suivirent. Innombrables sont les tâches que cet homme infatigable a menées à bien.

Ne vivant que pour sa marine et tout ce qui l'approchait de près ou de loin, il s'est occupé de l'œuvre royale de l'Ibis et des Sea Scouts dont il était le président d'honneur ; il a relancé le Corps des Cadets de Marine et en a été le président. Membre de la ligue Maritime, du cercle Georges Lecointe, membre de l'Académie de marine et membre correspondant de plusieurs revues maritimes étrangères, il était toujours au travail, bâtissant, créant, donnant une impulsion ici, une idée là, entraînant tout son monde avec une force de persuasion et une obstination à vaincre les difficultés remarquable.

Atteint par l'inexorable limite d'âge, l'Amiral Robins fut mis à la retraite en avril 1962. Mais loin de prendre un repos bien mérité dans sa demeure qu'il avait appelée « The Anchorage », il continua à œuvrer pour la Marine de son pays, prenant une part très active à la réforme de l'enseignement maritime, réforme qui vient tout récemment de se concrétiser par une série de mesures visant à attribuer un degré universitaire à l'officier de marine porteur du brevet de Capitaine au Long Cours.

L'Amiral Robins était titulaire de nombreuses distinctions honorifiques : Grand officier de l'Ordre de la Couronne, Commandeur de l'Ordre de Léopold, Croix de Guerre 1940 avec palme, Croix de Bronze sur Croix de Guerre 40, Médaille Maritime 1940-45 avec barrette, Médaille Volontaire de Guerre 40-45, Croix de Guerre Française avec palme, Officier de la Légion d'Honneur, Grand Officier de l'Ordre d'Orange Nassau avec glaives, Médaille Commémorative 1953 (Grand-Duché de Luxembourg), Légion du Mérite (U.S.A.), Grande Croix de l'Ordre de l'Aviz (Portugal), cité à l'ordre du jour de la Marine Britannique pour services de l'ouverture du port d'Ostende, Commandeur de la Legion of Merit.

L'Amiral de Division e.r. L.J.J. Robins n'est plus mais son œuvre lui survit et son ombre tutélaire reste planer sur la Force Navale d'hier qu'il a créée comme sur celle de demain dont il a préparé l'avènement.

NEPTUNUS

info marine

oktober 1980
octobre 1980

28e jaargang nr 3
28e année no 3

LID



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XIV)
door j. verleyen
gravelines ou grevelinge(n) (XIV)
par j. verleyen
marines militaires étrangères
par le capitaine de frégate (r) h. rogie
postzegelnieuws - james cook
door eerste meester chef a. jacobs
woorden uit de zeemanskist - de tijd op zee
door oppermeester j.b. dreesen
maritiem panorama - panorama maritime
door h. rogie
bibliografie - bibliographie
door j. bötting - e. van haverbeke
de zee en de kunst - ed. dubar & a.p. henri schaepe
door norbert hostyn

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine
info-reserve
neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofredacteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
V. Ségaert b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30
de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30
van Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs :
E. De Grieck, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepont, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke, A. Devreese.

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (XIV)

Door J. Verleyen

Met de H.73 « André-Robert-Denise », rekordhouder van het aantal ontruimde havens...

Wij hebben reeds gezegd dat sommige vaartuigen, die aan de ontruiming van de Franse havens hebben deelgenomen, een titel van rekordhouder verdienen en dat de H.73 « André-Robert-Denise » rekordhouder is van het aantal ontruimde havens. Wij hebben ook gezegd dat een groepje vaartuigen vanuit Fécamp vertrok en wij hebben de lijst van de (tot nu toe) gekende vaartuigen gegeven (zie nota 1).

Tussen de talrijke verhalen hadden wij onmiddellijk opgemerkt dat dit kleine vaartuig het enige was dat aan de drie « Belgische » ontruimmingen had deelgenomen (Duinkerke, Saint-Valéry-en-Caux en Saint-Vaast-la-Hougue) wij waren dan ook gelukkig dit verhaal te bekomen. Dank zij de tussenkomst van de twee vrienden, Theofiel DE GROOTE, een man van « de Kade » te Zeebrugge (volgens zijn eigen woorden) en van Carlos G. SEGERS, Hoofredakteur van het maritiem tijdschrift « SIRENE » te Antwerpen en lid van het « Navorsings- en Studiecentrum voor de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog », hebben wij dit verhaal gekregen. Eens te meer werden wij verbaasd door de soberheid van de getuigenis van deze vissers die maar met twee aan boord van een klein en zwak vaartuig waren en die toch aan de ontruiming van drie verschillende havens hebben deelgenomen.

De H.73 (na de oorlog Z.525) « André-Robert-Denise » was een klein houten vaartuig van 20,04 B.T., gebouwd te Oostende in 1936 op de scheepswerven CRABEELS E. en uitgerust met een motor « Anglo-Belge » van 60,5 P.K. Het vaartuig was eigendom van reder DESMIDT Leon uit Heist.

Na de oorlog heeft Alidoor COGGE aan de stichting van een nieuwe rederij medegenomen, nl. de Rederij « P.V.B.A. Kon-Tiki ». Deze rederij bestaat nog steeds en beschikt over een modern vaartuig, de Z.16 « Kon-Tiki II », van 190,46 B.T., gebouwd in 1973 op de West-Vlaamse Scheepswerven te Oostkamp (op het kanaal Brugge-Gent) en uitgerust met een motor « Industrie » van 900 P.K. iets sterker en groter dan de dappere H.73 « André-Robert-Denise ». Over een paar jaren heeft Alidoor COGGE zich uit de zaak teruggetrokken en is nu op rust. Laten wij hem nu spreken.

« Op zaterdag 18 mei 1940 hebben wij Zeebrugge « verlaten met de H.73 « ANDRE-ROBERT-DENISE »



Schipper
Alidoor COGGE
in Engeland in 1941

« samen met mijn vrouw DESMIDT Delphine, vader « en moeder DESMIDT, zuster DESMIDT Irène en « mijn broeder Henri COGGE. Er werd overnacht te « Nieuwpoort. 's Anderdaags bij het uitvaren zagen « wij hoe een oorlogschip in de grond werd ge- « boord. De bemanning werd gered door een ander « schip (zie nota 2). Wij zijn dan verder gevaren « naar Fécamp in Frankrijk. 's Nachts werden wij « gebombardeerd door Duitse vliegers maar wij « konden zonder ongelukken verder varen. Bij onze « aankomst in Fécamp werden wij goed ontvangen « als vluchtelingen. Mijn vrouw echter moesten wij « naar het hospitaal vervoeren met 40° koorts. Na « ± 10 dagen werden onze scheepjes opgevorderd « met mijn broeder en ikzelf aan boord. Dit gebeur- « de door toedoen van een zekere Mr. WOESTIJN, « een Belg, doch die wij niet kenden. Ik had graag « afscheid van mijn vrouw genomen die nog steeds « in het ziekenhuis verbleef. Aanvankelijk werd mij « dit geweigerd. Later mocht ik, tussen twee Franse « mariniers met bayonet op geweer, mijn vrouw be- « zoeken. Ik was als een oorlogsmisdadiger. Deze « Franse soldaten gaven mijn vrouw de raad mij te « overreden om gewillig mee te gaan, zoniet zou ik « gefusilleerd worden.

« De reis ging eerst naar Ramsgate, doch zonder « levensmiddelen, want alles was aan boord van de « Z.11 gebracht (zie bijlage 1). Dan zijn wij uitge- « varen met bestemming Duinkerke. Dra waren al « onze scheepjes uit elkaar gevaren, door de veel- « vuldige bombardementen. Wij zijn dan binnen- « gevaren in Duinkerke en wij hebben Engelse « soldaten geladen. Velen waren zelfs gewond. Daar-



Zeer beschadigde foto van de H. 73 « André-Robert-Denise » te Brixham tijdens de oorlog.

« na zijn wij dwars door de bombardementen naar « Ramsgate teruggekomen. Na het laden van gas- « olie zijn wij naar het continent terug gevaren, « eerst naar Cherbourg. Vandaar moesten wij vluch- « ten voor de bommen naar Saint-Vaast en verder « naar Le Havre om Franse vluchtelingen over de « Seine te brengen. (zie nota 3). Er werd ons eten « beloofd als wij een tweede keer met vluchtelingen « wilden overvaren. Te St. Valerie moesten wij « vluchtende soldaten van het strand weghalen. Met « bootjes of zwemmende kwamen zij zich vast- « klampen aan boord en velen lieten daar hun le- « ven. Volgeladen vaarden wij naar grote schepen « die buiten ons lagen. De oorlogschepen, die buiten « het bereik van de tanks aan wal lagen, schoten « boven ons om ons te dekken. De tweede maal dat « wij het strand zo dicht genaderd waren, was de « O.187 (zie nota 4) aan de grond vastgelopen. Wij « hebben geprobeerd hem los te trekken maar te- « vergeefs. Al het mogelijke werd gedaan om de « Franse officier en de bemanning aan boord te « krijgen. Deze officier moest overgevangen worden « naar een ander schip de « Buffalo Bill » uit Zee- « brugge (zie ook bijlage 4). Van dan af werden wij « aan ons lot overgelaten. De soldaten en gewonden « hebben wij naar een groter schip gebracht, buiten « ons. Wij probeerden ergens in een Franse haven « binnen te geraken met het doel onze familie te « vervoegen. Dit is ons niet gelukt en zo kwamen « wij terug te St. Vaast.

« Op bevel van de Heer DEPOORTER uit Nieuwpoort « (commissaris) die aan boord was van een loods- « kotter, moesten wij buiten voor anker gaan liggen. « Nog eens hebben wij Franse soldaten overge- « bracht naar de grote visbakken (zie nota 5) buiten

« ons. Opnieuw werden wij aan ons lot overgelaten. « Wij vaarden naar Brest, te samen met de H.40 (zie « nota 6). Nog eens werd geprobeerd onze familie « te bereiken doch Frankrijk tot Brest was reeds « door de Duitsers bezet. (zie nota 7). Er werd be- « raadslaagd met de schipper van de H.40 en wij « besloten het Kanaal over te steken naar Engeland. « In Fowez kwam ons een Engels bootje tegemoet « om heel ons scheepje te onderzoeken en zo « loodsten zij ons in de haven binnen. Wij kwamen « terecht langs zij van drie andere Belgische vaar- « tuigen, waarop Engelse soldaten de wacht hielden. « Wij vroegen eten doch zij hadden enkel hun eigen « rantsoen. 's Anderendaags kregen wij mondvoor- « raad (zie nota 8).

« Zo waren wij in Engeland voor de ganse duur « van de oorlog.

« In het begin waren de Britten zeker niet mild « voor ons. Later werden wij losgelaten met de « scheepjes en mochten wij naar Brixham varen om « te gaan vissen. Wij hadden echter geld noch « kledij.

« Ik heb dan in Brixham 100 £ schuld gemaakt om « te kunnen gaan vissen en van dan af is onze « toestand verbeterd. Ons logement was vooreerst « nog aan boord en met de eerste opbrengst koch- « ten wij klederen en eten. De verhouding tussen « Britten en Belgen verbeterde stilaan. Op onze da- « gelijkse visvangst werden wij meermalen be- « schoten door Duitse vliegers. Na ongeveer drie « jaar moesten wij Brixham verlaten door de vele « mijnvelden die gelegd werden en onze nieuwe « thuishaven werd Mevagissey tegen Falmouth. Een « goed jaar later werd de H.73, samen met nog an- « dere vaartuigen, opgevorderd door de Engelsen.



Schipper Alidoor COGGE
na zijn aankomst in Engeland in 1940

« De H.73 moest naar Barrow tegen Bristol gaan « maar wij mochten niet meer aan boord blijven « (zie nota 9). Later mochten wij meevaren met « Engelse lijnvissers in Mevagissey en dit tot het « einde van de oorlog.

« Alles staat vermeld in mijn monsterboek en later « kreeg ik bericht dat mijn naam vermeld is in het « Gulden Boek onder Nr 300.

« Wat de familie van mijn vrouw betreft, zijn zij te « Fécamp tot het binnenkomen van de Duitsers « gebleven. De moeder van mijn vrouw werd daar « in een bombardement verongelukt en is daar ook « begraven. Na enkele weken konden zij allen te- « rugkeren naar België tot het einde van de oorlog. « Op 4 augustus 1945 hebben wij elkander voor « het eerst teruggezien. Wij hebben onze vader- « landse plichten gedaan als eenvoudige vissers ja « zelfs zonder vergoeding, zonder materialen aan « boord van onze scheepjes en als beloning niets « voor ons zelf en ten slotte onze ouders verloren « door oorlogsgeweld. Voor diezelfde vissers is een « vervroegd pensioen toegekend op voorwaarde dat « zij varen tot hun 60 jaar, wat geen enkel visser « nog kan na 35 jaren vissen op zee. »

Wij danken hartelijk Alidoor COGGE voor zijn ver- haal en voor zijn opzoekingen naar foto's. Bij be- slissing van de Minister van Verkeerswezen te Lon- den, van 21 juli 1941, werden de namen van de H.73 « André-Robert-Denise », COGGHE Alidoor, schipper en COGGHE Henri, matroos (onder resp. nummers 300 en 301) in het « Gulden Boek van het Zeewezen » ingeschreven met de citatie : « Heb- « ben in gevaarlijke omstandigheden werkelijk me- « degewerkt aan de ontruiming van Duinkerke en « door hun besloten daad talrijke geallieerde solda- « ten gered ». Er valt op te merken dat sommige namen in het « Gulden Boek » niet correct geschre- ven zijn. Dit is hier een geval (COGGHE in plaats van COGGE).

x x x

In de hierbijgaande nota's zal de lezer enkele bij- komende inlichtingen en enkele opmerkingen vin- den.

1. Belgische vissersvaartuigen vertrokken naar Duinkerke vanuit Fécamp :

1° H.12 « Ons Gedacht »
20,92 B.T. - Oostende 1930-70 P.K. - Reder VAN-



Henri COGGE
na zijn aankomst in Engeland in 1940

DIERENDONCK René
vertrokken vanuit Fécamp - konvooi bij mist verlo- ren - teruggekeerd te Fécamp - verlaten en verloren

2° H.30 « Marie-Jeanne »
20,31 B.T. - Zeebrugge 1924 - 50 P.K. - Reder VLIETINCK Pieter
vermelding van schipper van H.12 « Ons Gedacht » - geen verdere inlichtingen - komt niet meer op de naoorlogse lijsten

3° H.55 « Henri Yvonne »
18,81 B.T. - Heist 1922 - 55 P.K. - Reder ACKX Leon heeft aan de ontruiming van Duinkerke deelgeno- men - geen vermelding in het « Guldenboek van het Zeewezen » - Verloren te Saint-Vaast-la-Hougue - Zie artikel in NEPTUNUS 1980/81 Nr 2

4° H.71 (na oorlog Z.524) « Florent-Juliette »
23,80 B.T. - Zeebrugge 1936 - 70 P.K. - Reder VLIETINCK Louis
vermelding van schipper van H.12 « Ons Gedacht » - geen verdere inlichtingen - terug in de vaart na de oorlog.

5° H.73 (na oorlog Z.525) « André-Robert-Denise » (zie artikel)

66° Z.6 « Elona-Constance »
29,83 B.T. - Zeebrugge 1937 - 70 P.K. - Reder RAMMELOO Willem
Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewe- zen » voor Duinkerke :
260 RAMMELOO Pieter, schipper
261 RAMMELOO Frans, motorist
Echte « Boekhoutenaren » !
Verlaten en verloren te Saint-Vaast-la-Hougue

7° Z.11 (na oorlog Z.410) « Zwaluw »
23,45 B.T. - Graauw (Nederland) 1933/34 - 60 P.K. - Reder COUWIJZER L.
Ingeschreven in het « Guldenboek van het Zeewe- zen » voor Duinkerke :
262 SERIE Julien, schipper
263 SERIE Camille, motorist
264 VAN WYNSBERGHE Pieter, matroos
Eveneens echte « Boekhoutenaren » !

8° Z.31 (na oorlog Z.429) « Gustaaf »
28,35 B.T. - Graauw (Nederland) 1934 - 95 P.K. - Reder Wwe SERIE P.
Ingeschreven in het « Guldenboek van het Zeewe- zen » voor Duinkerke :

273 SERIE Gustaaf, schipper
274 VANDIERENDONCK Léopold, matroos
275 ADAMS Louis, scheepsjongen
Nog een «Boekhoutenaar» met gemengde bemanning.

9° Z.71 (na oorlog Z.466) «Irma»
28,96 B.T. - Zeebrugge 1937 - 90 P.K. - Reder
CLAEYS Frans
Ingeschreven in het «Guldenboek van het Zeewez-
zen» voor Duinkerke:
270 CLAEYS René, schipper
271 DEZUTTER Henri, motorist
272 BEGEYN Nicolaas, matroos

De «Boekhoutenaren», deze emigranten van de
Braakman, hebben altijd een aparte «clan» in het
visserslui van Zeebrugge gevormd. Hun boten waren
soms in Nederland gebouwd (te Graauw, tussen
Hulst en Paal, in Zeeuws-Vlaanderen). Het is niet
bij toeval dat wij drie «Boekhoutenaren» tesamen
vinden. Later zijn zij nog tesamen gebleven. Toen
Hippoliet BEYEN met zijn N.58 «Abel DEWULF»,
op 19 juni, te Dartmouth aankwam, lagen de Z.11,
de Z.31 en de Z.71 reeds daar (NEPTUNUS 78/79
Nr 6). De Z.6 was juist verlaten te St. Vaast. Wij
doen ons best om in dit milieu binnen te treden.

2. Vernieling van een oorlogschip vlakbij Nieuw- poort op zondag 19 mei 1940

Voor de lezers die over vorige nummers van
NEPTUNUS niet beschikken, herhalen wij dit kort
verslag dat ons zeer vriendelijk door de Franse
Marine Nationale werd gestuurd.

Op zondag 19 mei 1940, rond 6 uur 's morgens,
waren de Belgische kust en de Scheldemonding
door het 2de Franse smaldeel van «torpilleurs» be-
schermd. Deze «torpilleurs» worden nog door «ve-
detten» bijgestaan en moeten, als het nodig is, op
de Schelde zelf tussenkomen. Voor het ogenblik,
houden deze vaartuigen zich in de rede van Duin-
kerke waar de wacht werd doorgebracht. Boven-
dien, wordt een dekking van de Belgische kust te-
gen luchtaanvallen door een Britse divisie van
«anti-aircraft destroyers» verzekerd. Deze vaartui-
gen patrouilleren, voor het ogenblik, voor Nieuw-
poort. Zij moeten de schepen die burgers vanuit
Oostende evacueren, in het bijzonder, beschermen.
Om 06u.20 wordt de anti-aircraft destroyer «H.M.S.
WHITLEY» door Duitse bommenwerpers aangeval-
len. De bommen ontploffen dichtbij genoeg om zwa-
re schade te veroorzaken. De ketelruimen worden
door het water overrompeld. Het 2de Franse smal-
deel van «torpilleurs» rukt uit vanuit de rede van
Duinkerke en komt ter plaatse te 09u.35 terzelfder-
tijd als de sleepboot «ROBUSTE». De «H.M.S.
WHITLEY» ligt echter reeds gestrand en in twee
gebroken. De «H.M.S. VIMERIA» is bezig het
personeel te ontruimen. Te 11u.00 komt ter plaatse
de «flottilla leader» «H.M.S. KEITH» die het nog
drijvende voorgedeelte van de «H.M.S. WHITLEY»
vernielt. Te 18u.30 roept de Britse Admiraliteit de
«A/A vessels» terug. De 20ste mei wordt de Franse
Admiraliteit te Duinkerke (Amiral NORD) op de
hoogte gesteld dat de vernieling van het voorge-
deelte onvoldoende is en stuurt ter plaatse de
«Chasseur 9» en de «Chasseur 10» om de ver-
nieling te voltooien. Dit kort en toch nauwkeurig ver-
slag werd voor ons aan de hand van verslag 19
OP/2 Flot. torp. van 1 juni 1940 en verslag van

«Chasseur 9» opgesteld.

Onze betreunde medewerker P.E. SCARCERIAUX
heeft ons inlichtingen over de «anti-aircraft des-
troyers» gelaten. Zij waren afkomstig van de oudste
klassen van destroyers vanaf 1917 tot 1920:

«H.M.S. WHITLEY» - 1918 - 1.100 T. - 34 kn. -
4 x 102 a/a;

4 x 102 a/a - 8 mi a/a (zelfde klasse als de «H.M.S.
VALENTINE» waarvan het wrak zolang tussen Ter-
neuzen en de monding van de Braakman is geble-
ven);

«H.M.S. KEITH» - 1930 - 1.360 T. - 38 kn. - 4 x
120 - 2 x 40 a/a - 4 mi - 8 T. 533.

3. De pijnlijke ontruiming van Le Havre op 11/12 en 13 juni 1940.

In NEPTUNUS 1978/1979 Nr 1 hebben wij gezegd
dat enkele Belgische vissersvaartuigen in deze tra-
gische zaak een rol van «overzetter» hadden ge-
speeld. Zij hebben vluchtelingen (waaronder Belgen)
aan de overkant van de monding van de Seine ge-
bracht (tot Honfleur en zelfs Trouville). Le Havre
was destijds een echte rattenval zonder uitgang. De
grote brug van Tancarville bestond nog niet en de
eerste brug op de Seine was te Rouen, op een
vijftigtal km. van de monding. Tussen de monding
en Rouen, bestonden maar vier veerdiensten (ab-
soluut voorbehouden voor de Britse terugtrekkende
troepen). De erbarmelijke stroom van vluchtelingen
en van Franse en Belgische soldaten moest langs
de énie brug van Rouen vloeien (vijf voertuigen
in front). Wij waren op dit ogenblik te Le Havre en
wij hebben dat gezien. Le Havre was een belang-
rijke haven voor de ontschepping van het Amerikaans
oorlogsmateriaal geleverd onder de voorwaarden
van de wet «Cash and Carry». (*)

(*) Iedereen mocht in de nog neutrale V.S. oorlogs-
materiaal aankopen als hij contant betaalde en het
goed met niet Amerikaanse schepen weghaalde. In
feite was dit onmogelijk voor Duitsland die over de
nodige deviezen niet beschikte en waarvan de sche-
pen het Atlantisch Oceaan niet konden overvaren.

Kaden en pakhuizen waren vol. Honderdtallen nieu-
we en prachtige vrachtwagens «Studebaker», die
vanuit de V.S. reeds met een lading materiaal kwa-
men, stonden daar te wachten om in de handen van
de vijand te vallen. De stad was zelfs door een
«Balloon Barrage» beschermd. Nochtans had de
Luftwaffe bommen geworpen en de brandweer was
bezig smeulende puinen te blussen. Vele Belgen
waren tot Le Havre gelopen met de overtuiging dat
de Belgische Regering, gelijk in 1914/1918, zich te
Sainte Adresse zou vestigen. In feite was het Mi-
nisterie van Justitie reeds ter plaatse. Onze zeevis-
sers hebben alsoo een gewaardeerde en gevaarlijke
dienst gepresteerd ten bate van de vluchtelingen.

In NEPTUNUS 1980/1981 Nr 1 hebben wij met Ere-
Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER over de af-
schuwelijke verliezen van deze ontruiming gespro-
ken: de Franse pakketboten «Niobé» (1684 B.T. -
1920) en «Syrie» (2460 B.T. - 1909) met zoveel
slachtoffers gezonken en de Belgische «Albert-
ville» (10.629 B.T. - 1928) en «Pirapolis» (7340 B.T.
- 1938) door de Luftwaffe in brand gestoken en
vernield (gelukkig genoeg zonder slachtoffers).

4. De ontruiming van Saint-Valery-en-Caux op 12 juni 1940

Het verhaal van de ontruiming van de 51e Schotse Divisie en van het 9e Franse Legerkorps uit Saint Valery-en-Caux werd in NEPTUNUS 74/75 Nr 2 door Ere-Luitenant-Kolonel (R.) Paul EYGENRAAM in het Frans gepubliceerd en dit ter gelegenheid van de inhuldiging van een herdenkingsplaat ter plaatse. In dit verhaal werd het woord gegeven aan schipper Kamiel VERPOORTER van de Z.4 « Buffalo-Bill ». Wij weten also dat de Belgische vaartuigen (en daaronder de H.73 « André-Robert-Denise ») op 10 juni te Saint-Vaast-la-Hougue het bevel hadden gekregen naar Le Havre te varen en dat zij te Le Havre het bevel hadden gekregen naar Saint-Valéry-en-Caux te varen. De ontruiming greep plaats in de vroege uren van 12 juni en dit onder een hevige vijandelijke vuur. Het verhaal van schipper Kamiel VERPOORTER bevestigt dus volledig het verhaal van schipper Alidoor COGGE. Laten wij herinneren dat de volgende Belgische vissersvaartuigen aan de ontruiming van Saint-Valery-en-Caux hebben deel genomen :

1° O.187 « Amélie-Mathilde »

39,95 B.T. - Oostende 1925 - 100 P.K. - Rederij GHIJS L. & A.

Verloren ter plaatse op het strand van Veules-les-Roses - Niet ingeschreven in het « Guldenboek van het Zeewezen ».

2° Z.4 « Buffalo-Bill »

45,35 B.T. - Brugge 1933 - 100 P.K. - Reder HAE-RINCK Louis

Heeft aan de ontruiming van Duinkerke ook deelgenomen - Heeft toch geen vermelding in het « Guldenboek van het Zeewezen » gekregen
Schipper Kamiel VERPOORTER werd later vereerd met het Frans Oorlogskruis 39/45 en met het Zee-Ereteken 40/45

Verloren te Saint-Vaast-la-Hougue ;

3° Z.7 « Gustaaf-Rachel » (tijdens de oorlog Z.102 - na de oorlog Z.406)

34,29 B.T. - Brugge 1909 - 100 P.K. - Reder HAE-RINCK Louis

Zou aan de ontruiming van Duinkerke ook deelgenomen hebben - niet ingeschreven in het « Guldenboek van het Zeewezen » ;

4° Z.49 « Albatros » (na de oorlog O.192 « Noordende I »)

68,12 B.T. - Oostende 1928 - 100 P.K. - Reder Baron de BROUWER

Ingeschreven in het « Guldenboek van het Zeewezen » voor Duinkerke :

318 PAYE Polidoor, Motorist

Verlaten te Saint-Vaast-la-Hougue - terug in de vaart tijdens de oorlog onder nr Z.84 - Verkocht na de oorlog aan Rederij Noordende N.V. te Oostende - terug in de vaart als O.192 « Noordende I » met een nieuwe motor van 171 P.K.

5° H.73 « André-Robert-Denise » (zie artikel).

Eigenaardig genoeg waren deze vaartuigen, die, op een uitzondering na, in ons « Guldenboek van het Zeewezen » niet vermeld zijn, de enige die, bij het begin van onze opzoekingen, door de Historische Dienst van de Franse Marine Nationale gekend waren. Een kleine vergissing werd zelfs gepleegd in verband met de « André-Robert-Denise » (Nr O.73 in plaats van H.73).

5. Ontruiming van Saint-Vaast-la-Hougue op 18 juni 1940

Wij hebben meer dan eens over deze ontruiming gesproken. Zij greep plaats in de namiddag van de 18e juni. De « grote visbakken » waarvan sprake in het verhaal van Alidoor COGGE zijn natuurlijk de twee bewapende treilers van de Marine Nationale nl. de motortreiler A.D.337 « Jacques MORGAND » (150 B.T. - Oostende 1936 - 300 P.K.) en de stoomtreiler A.D.57 « Nadine ». Deze twee vaartuigen van Dieppe, opgeëist en ingelijfd in de Franse Marine Nationale hadden deel genomen aan het « Front de Mer du Havre » en werden, na de ontruiming van deze stad, ter beschikking gesteld van Capitaine de Corvette MAUDUIT LARIVE, plaatselijk gezagvoerder te Saint-Vaast-la-Hougue. In totaal hebben deze twee vaartuigen 250 mannen van de Franse Land- en Zeemachten aan boord genomen om naar Brest te varen en eindelijk Falmouth te bereiken (op 20 juni).

6. H.40 « Bertha-Leon »

24,18 B.T. - Oostende 1927 - 70 P.K. - Reder DEMUNTER Leon

Ingeschreven in het « Guldenboek van het Zeewezen » voor Duinkerke :

283 DEMUNTER Leon, schipper

284 DEMUNTER Louis, motorist

285 COCKUIT Leon, matroos

286 COCKUIT Maurice, matroos

zal het voorwerp uitmaken van een artikel.

7. en 8. Vanaf Saint-Vaast-la-Hougue tot Fowey (U.K.) via Brest...

Hieromtrent moeten wij meer nauwkeurigheid vragen en dit ter gelegenheid van het opstellen van het artikel over de H.40 waarvan sprake hierboven. De H.40 en de H.73 zijn inderdaad te Fowey aangekomen. Er zijn maar enkele Belgische vissersvaartuigen die in dit geval verkeerden. Alidoor COGGE zegt dat hij drie dergelijke boten heeft gezien. Volgens het Bestuur van het Zeewezen is de Z.2 « Anna-Marguerite » eveneens te Fowey aangekomen (op 19 juni). Dit verdienstelijk vaartuig (37,30 B.T. - Brugge 1911 - 100 P.K. - Reder HAE-RINCK Jules) heeft aan de ontruimingen van Duinkerke en van Saint-Vaast-la-Hougue deelgenomen. De bemanningsleden worden echter in het « Guldenboek van het Zeewezen » vermeld (253 VANDEN BERGHE Theophiel, schipper, 254 COUWYZER Arthur, matroos, 255 LISEURE Simon, matroos en 256 BLOMMAERT René, matroos).

9. Opeising van de H.73 « André-Robert-Denise » bij het einde van de oorlog

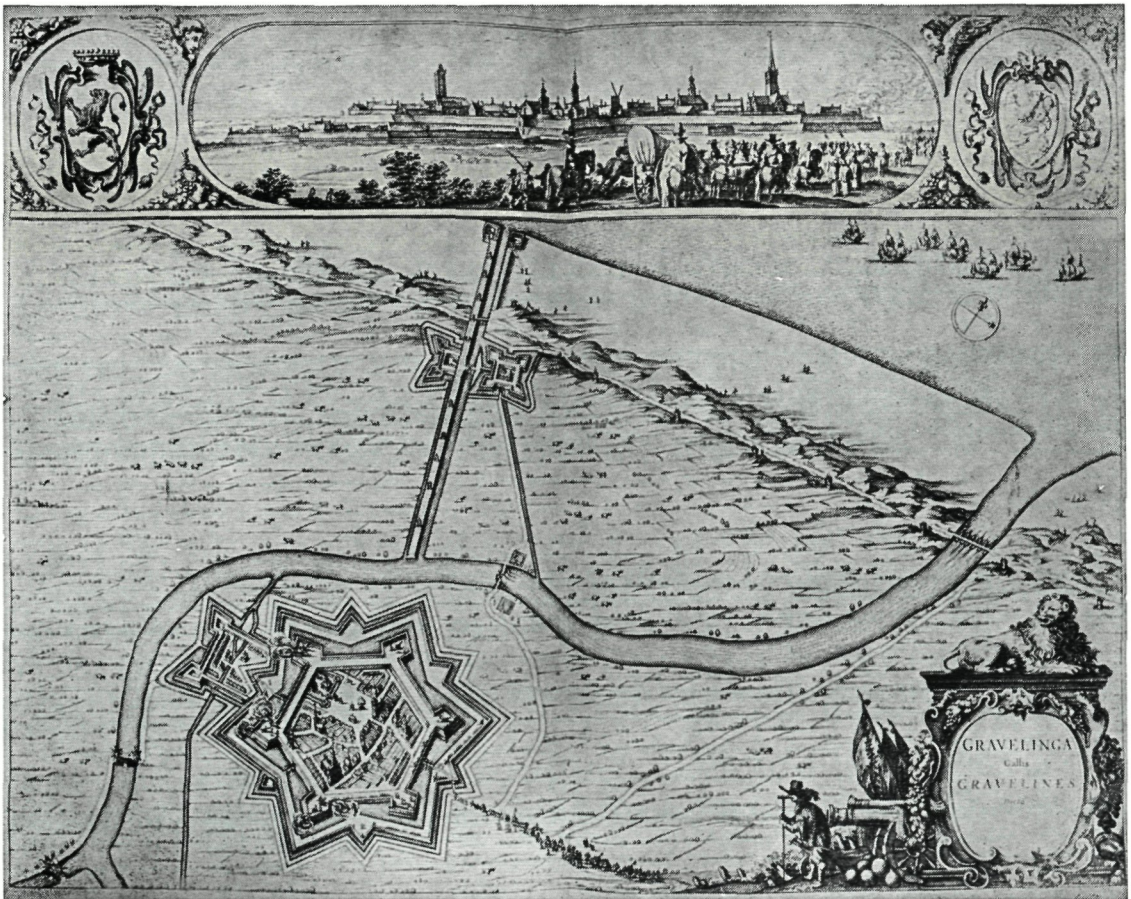
Het gaat zeker hier over verhuring door het « Ministry of War Transport » bij de voorbereiding van de landing op het vasteland (gelijk de H.42 « Pharaïlde » van Theophiel DE GROOTE en de N.58 « Abel DEWULF » van Hippoliet BEYEN). Theophiel DE GROOTE moest ook met zijn boot naar Cardiff varen voor ombouwning. Barrow bij Bristol is niet ver van Cardiff gelegen. Aan de hand van de lijsten, die door de verdienstelijke navorser C. DECLERCQ uit de Panne werden opgesteld, mogen wij beweren dat de H.73 niet ten bate van de Royal Navy opgeëist werd. Deze opeisingen gebeurden echter in het begin van de oorlog. Bij de lezing van het boek « Congé pour mourir » van Henri ANRYS mogen wij ook beweren dat de H.73 aan de bevrijding van de Schelde niet deelgenomen heeft (gelijk de H.42 « Pharaïlde »). De dappere H.73 « André-Robert-Denise » heeft dus elders moeten dienen vooraleer zijn Belgische zeevlag terug te vinden en tevens de Z.525 te worden.

Ces pages sont dédiées à la population gravellinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

Gravelines ou Grevelinge(n)

En marge de l'activité navale belge 1914-1918 (XIV)

Par J. Verleyen



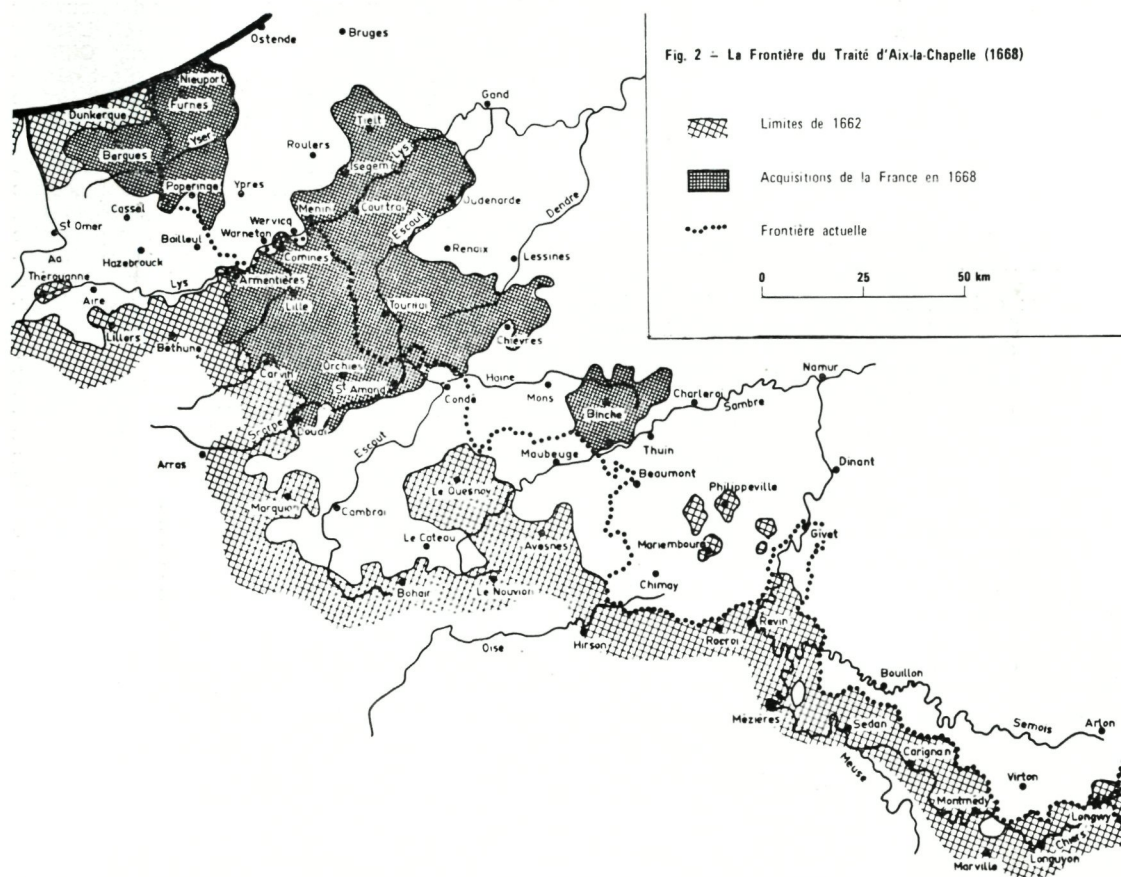
Une frontière nous a longtemps séparé de Gravelines...

Le traité signé sur l'île des Faisans, au milieu de la Bidassoa, est demeuré connu comme un des plus longs de l'histoire, si pas le plus long. Il avait fallu de longs mois pour le préparer, il avait fallu déjouer bien des embûches et user de ruses pour en arriver à cette importante convention internationale et ce, assez curieusement, en dépit de certains éléments de la situation qui incitaient, au contraire, à se hâter.

(Fig. 1) « Reproduit avec l'aimable autorisation de Monsieur le Professeur Firmin LENTACKER »

Fig. 1 - La Frontière du Traité des Pyrénées (1659)





(Fig. 2) « Reproduit avec l'aimable autorisation de Monsieur le Professeur Firmin LENTACKER »

mort de Philippe IV en 1665 une longue série de guerres qui désolèrent nos régions et qui, finalement, endeuillèrent cruellement les dernières années de Louis XIV lui-même.

Les conséquences territoriales immédiates du Traité des Pyrénées...

Au point de vue territorial, le Traité des Pyrénées comportait le transfert par l'Espagne à la France de la souveraineté sur l'Artois (à l'exception d'Aire-sur-la-Lys et de Saint-Omer), sur Landrecies, Le Quesnoy et Avesnes en Hainaut, sur Thionville, Montmédy et Damvillers en Luxembourg. Nous avons, à dessein, signalé la conquête de certaines de ces places au moment voulu. Plus près de nous, en Flandre, la transfert de souveraineté porte sur Saint-Venant et sur les Châtellenies de Gravelines et de Bourbourg. Nous avons signalé, au début de cet exposé, combien il était difficile de préciser les limites méridionales de la Flandre et nous avons mentionné prudemment qu'elles ont été mouvantes mais, en 1659, c'est la première fois dans l'histoire que deux entités territoriales qui ont toujours été considérées comme faisant partie intégrante du Comté de Flandre en sont distraites. Ce fait va donner naissance à la Flandre française actuelle laquelle vient s'ajouter à la Flandre zélandaise issue de la guerre de 80 ans. Nous examinerons un peu plus loin cette division tripartite de la Flandre.

Le Traité des Pyrénées inaugure aussi une politique

d'échanges et de rétrocessions, que l'on va retrouver dans les traités subséquents. Ces échanges et ces rétrocessions de territoires conquis vont contribuer à renforcer le caractère consenti du transfert de souveraineté et l'apparence d'accord mutuel entre les deux parties. Ainsi, Bergues et La Bassée, tombées aux mains de la France, sont échangées contre Philippeville et Marienbourg, ces deux forteresses de l'Entre-Sambre-et-Meuse qui feront parler d'elles si longtemps qu'elles faillirent encore compromettre notre indépendance nationale en 1831 et qu'il fallut toute l'habileté de Talleyrand pour calmer tout le monde (à commencer par la France qui en faisait une question de prestige et voulait effacer une humiliation subie en 1815) en répétant que l'on n'allait tout de même pas se battre pour « de misérables bicoques qui n'ont d'importance pour personne et qui finiront par tomber en ruines d'elles-mêmes ». Mazarin était même disposé à échanger Gravelines contre une autre place plus intéressante si la chose eut été possible. Ceci prouve qu'il ne partageait pas, sur ce point, l'opinion de Richelieu lequel, nous l'avons vu, avait entamé la guerre avec Gravelines comme premier objectif.

Les places rétrocédées à l'Espagne par la France, dans le cadre du Traité des Pyrénées, étaient Ypres, Audenarde, Dixmude, Furnes et Charleroi ce qui permet de mesurer l'avance des troupes de Turenne dans les Pays-Bas espagnols. Ajoutons enfin que le même traité établit définitivement la frontière franco-espagnole sur les Pyrénées en confirmant à

la France la possession du « Pays Catalan » avec Perpignan et Collioure.

Cette frontière septentrionale de la France, que l'on parle de faire disparaître en 1659, allait être remise en cause durant tout un demi-siècle. Il convient d'examiner brièvement ces modifications successives sans entrer dans les détails des conflits qui en sont l'occasion.

Les modifications de notre frontière avec la France de 1659 à 1700...

Tous ceux qui ont dû étudier cette matière dans leur cours d'histoire (branche de l'enseignement que l'on parle de faire disparaître) se souviennent de ces croquis superposés, hachurés, quadrillés, coloriés de différentes nuances, qui avaient dû coûter beaucoup d'efforts à leur auteur et qui demeuraient cependant pratiquement inintelligibles même si l'on était armé d'une excellente loupe. Des auteurs récents se sont attelés à l'étude détaillée de cette matière complexe en s'efforçant de la mettre mieux à la portée du profane. Nous avons pu ainsi disposer de deux excellents ouvrages.

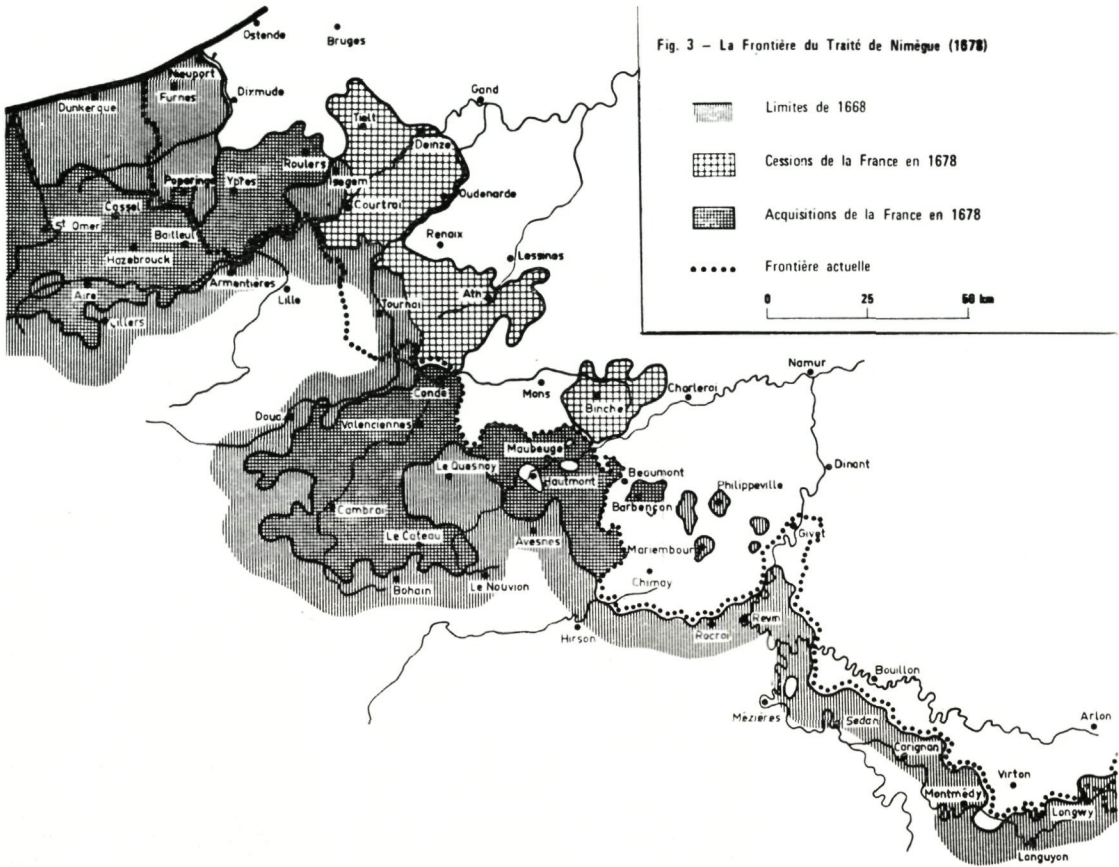
Grâce à notre ami Jean DAMS, Président des « Amis du Vieux Dunkerque », membre de la Commission Historique du Nord et, aussi, membre assidu de la « Société d'Histoire du Droit des Pays Flamands, Picards et Wallons » (société savante franco-belgo-

hollandaise),* nous avons pu disposer d'un ouvrage édité sous les auspices de cette société. L'auteur en est notre consoeur française Nelly GIRARD d'ALBISSIN, Docteur en Droit. Le titre en est « Genèse de la Frontière Franco-Belge (1659-1789) » et le volume a été édité à Paris, en 1970, par les Editions A & J PICARD, 82 rue Bonaparte. L'auteur n'a vraiment pas ménagé ses peines, selon la formule consacrée. On s'en rendra immédiatement compte en précisant que l'ouvrage comporte 434 pages d'un texte serré avec en plus des croquis. On peut dire que vraiment tout s'y trouve dans un ordre chronologique parfait avec détails, anecdotes, citations, considérations et observations. Nous y avons beaucoup appris.

Nous avons pu disposer aussi de l'ouvrage édité à Lille, en 1974, par le Professeur Firmin LENTACKER, Agrégé de l'Université, Docteur ès Lettres et Sciences Humaines et Professeur à l'Université des Sciences et Techniques de Lille. Cet ouvrage a pour titre « La Frontière Franco-Belge » et se veut être une « Etude géographique des effets d'une frontière internationale sur la vie de relations ». En effet, le travail comporte une première partie que l'on pourrait qualifier de « partie historique » et qui est intitulée « L'implantation de la frontière ».

(*) Cette société est actuellement présidée par un de nos compatriotes, le Professeur Philippe GODDING de l'Université Catholique de Louvain.

(Fig. 3) « Reproduit avec l'aimable autorisation de Monsieur le Professeur Firmin LENTACKER »



Viennent ensuite quatre parties consacrées à l'influence de la frontière respectivement sur l'orientation des courants de circulation, sur la circulation des capitaux et l'implantation des entreprises, sur des migrations humaines et sur l'aménagement régional. L'ensemble forme un volume de 460 pages (grand format) y compris des pages d'illustrations et de nombreuses pages consacrées à des croquis et graphiques. Le Professeur Firmin LENTACKER a pris soin de représenter chaque modification de la frontière par un croquis distinct au lieu d'essayer de reporter le tout sur un seul croquis en superposant les changements successifs. Ce procédé facilite grandement la compréhension.

Le Professeur Dr. Firmin LENTACKER a fait mieux encore. Il a répondu immédiatement et sans hésitations à notre demande tendant à pouvoir reproduire ces croquis dans NEPTUNUS. Nous devons l'en remercier chaleureusement, car il nous rend ainsi un très grand service. Nous devons remercier de même la direction du Musée des Plans et Reliefs de l'Hôtel des Invalides de Paris pour les clichés mis à notre disposition. Comme nous le disions, en fin de notre introduction, NEPTUNUS et notre Force Navale sont tenus en estime partout.

Examinons maintenant ces croquis et commentons les brièvement. Le croquis relatif à la frontière du **Traité des Pyrénées de 1659 (fig. 1)** n'appelle pas beaucoup d'observations complémentaires à ce qui a été dit antérieurement. On remarque nettement le territoire de Dunkerque/Mardyck qui fut anglais de 1658 à 1662 et qui jouxte pratiquement la frontière belge actuelle. Comme nous l'avons dit le rachat de Dunkerque/Mardyck en 1662 complète vraiment le Traité des Pyrénées et le Professeur Dr. Firmin LENTACKER semble bien partager cette opinion, puisqu'il a reporté les acquisitions de 1659 et de 1662 sur le même croquis. On peut noter qu'à part les enclaves qui font leur apparition dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, les conquêtes françaises sont bien soudées à l'ancienne France.

Le croquis relatif à la frontière du **Traité d'Aix-la-Chapelle de 1668 (fig. 2)** nous montre l'extension importante des conquêtes françaises qui comprennent notamment des villes qui avaient été rétrocédées en 1659 comme Furnes, Bergues et Audenarde. La châtellenie de Bergues est demeurée française depuis, de même que toute la Flandre Gallicante avec Lille, Douai et Orchies. La France devient maître de toute la côte du Westhoek, de Gravelines à Nieuport, et le restera jusqu'au dernier moment en 1715. Le Courtrais, le Pays d'Ath et Binche sont rattachés à la France pour dix ans, puisque ces régions seront rétrocédées par le Traité de Nimègue de 1678 comme nous le verrons. Tournai et le Tournaisis sont également conquis à cette époque et vont rester à la France jusqu'à leur reconquête par les coalisés en 1709. La frontière devient maintenant «pêle-mêle» comme le dit le Professeur LENTACKER. Nelly GIRARD d'ALBESSIN note aussi cette particularité de l'enchevêtrement profond des possessions respectives. La France tient Audenarde, Ath et Binche alors que l'Espagne tient encore Saint-Omer, Aire et Cambrai !. On dit volontiers que le «rideau de fer» actuel est une frontière en «dents de scie» mais la situation issue du traité de 1668 était encore pire.

Le croquis relatif à la frontière du **Traité de Nimègue de 1678 (fig. 3)** montre l'incorporation de ce qui

restait de l'Artois à la suite de la victoire française du Dimanche des Rameaux 11 avril 1677, sur la Pene non loin du Mont Cassel (troisième et dernier combat de ce nom, le premier étant celui de 1071 qui vit la victoire de Robert 1er le Frison et le second étant celui de 1328 qui vit la défaite de Nicolas Zannekin par le Roi de France Philippe VI de Valois) surnommé «de heilige berg van Vlaanderen». (*) Le 11 avril 1977, le 300ème anniversaire

de ce dernier combat a été commémoré par une marche silencieuse. Cette victoire sur la Pene entraîna, peu de jours après, la capitulation de Saint-Omer, les 22 et 23 avril. Le 300ème anniversaire de cet événement capital a été célébré également en 1977, par une très belle exposition qui s'est tenue au Musée de l'Hôtel Sandelin à Saint-Omer. Peu avant, le 17 mars, la ville de Valenciennes avait été prise et le siège était mis devant Cambrai. Le Traité de Nimègue du 17 septembre 1678 est encore considéré comme celui qui unit à la France les derniers territoires qui sont demeurés français depuis lors, Saint-Omer et Aire-sur-la-Lys, en Artois, Hazebrouck, Bailleul et Cassel, en Flandre, Cambrai et le Cateau en Cambresis, Valenciennes, Condé et Maubeuge en Hainaut. Par contre, le Courtrais, le Pays d'Ath et Binche furent cédés mais la région d'Ypres et de Roulers fut annexée. La France devait occuper cette région d'Ypres durant une trentaine d'années et Louvois ainsi que Vauban en profitèrent pour étudier sérieusement le creusement du canal d'Ypres à Comines. Cette œuvre devait être tentée par le Belgique et, par quatre fois, le franchissement de la crête de partage à Hollebeke se clôtura par un échec (effondrement d'un souterrain en 1863, éboulement d'une tranchée en 1864, effondrement d'un nouveau tunnel en 1893 et d'une nouvelle tranchée en 1913). En 1973, ce site tragique est devenu le «domaine provincial du Palingbeek», tandis que des tronçons du canal, plus ou moins comblés, existent toujours sur toute la longueur. Il servit du reste de fossé anti-chars aux Anglais pour la protection du périmètre de Dunkerque, en 1940, au moment où commençait le réembarquement.

Le Traité de Nimègue créait, pour la première fois, une frontière continue, sans dents de scie, qui devait permettre à Vauban de réaliser son «Pré Carré». Il s'agissait d'une double ligne de places fortes. La première ligne était constituée par Dunkerque, Bergues, Furnes, le Fort de Knokke, Ypres, Menin, Lille, Tournai, Condé, Valenciennes, Le Quesnoy, Maubeuge et Philippeville. La seconde ligne était constituée par Gravelines, Saint-Omer, Aire, Saint-Venant, Bethune, Arras, Douai, Bouchain, Cambrai, Landrecies, Avesnes, Marienbourg, Rocroy et Mézières. Comme on le voit, les conquêtes récentes jouaient un grand rôle dans cette double ligne de défense.

Et pendant ce temps là, Louis XIV, parvenu au sommet de sa gloire, se consacrait à la construction de Versailles quand il n'était pas à la guerre. Il dépensa pour cela des sommes astronomiques et

(*) Les trois combats dits de Cassel sont commémorés en cette ville par un monument érigé en 1873, tandis qu'un obélisque érigé à Zuidpene en 1865 rappelle la terrible bataille de 1677.

eut recours à des gens de toutes provenances. C'est ainsi qu'il utilisa largement les talents d'un peintre bruxellois, Adam, Frans VAN DER MEULEN (1632-1690) qui exécuta pour lui quantité de tableaux grandioses qui exaltent les campagnes menées par le Roi-Soleil. Louis XIV parvint aussi à solutionner un des problèmes les plus ardu de l'aménagement de Versailles grâce à un homme de chez nous. Les ressources en eau étaient limitées sur place et le Roi voulait de magnifiques fontaines. Après plusieurs essais infructueux, on amena à Versailles un humble artisan (on ne sait s'il était mécanicien ou charpentier) illettré. C'était un sujet de la Principauté de Liège, donc un neutre à l'époque. Il s'appelait Rennequin (ou Renkin) SUALEM et était né à Jemeppe-sur-Meuse le 30 juillet 1644. Il avait acquis de l'expérience dans les pompes foulantes pour épuiser l'eau dans les houillères qui étaient déjà très actives dans le Pays de Liège. Vers 1668, il avait réalisé pour un château sis à Modave en Condroz, une machine refoulant l'eau à 50 mètres de hauteur. Il dut tout d'abord, pour convaincre le Roi, réaliser une telle machine sur le Seine. L'essai ayant été concluant, il fut chargé, de 1681 à 1684, de la construction de la grande machine hydraulique de Marly dont les 14 roues à palettes actionnaient plus de 200 pompes refoulant l'eau à 156 mètres de hauteur, dans un aqueduc de deux kilomètres qui l'amenait à Versailles pour alimenter les « Grandes Eaux » et le château lui-même. La machine originale fut démolie sous le règne de Charles X et remplacée par une machine similaire en 1858. Rennequin SUALEM mourut à Bougival le 29 juillet 1708. Le Roi l'avait nommé premier ingénieur et l'avait fait baron. (*)

Cet intermède consacré à deux beaux aspects du Grand Siècle n'était pas superflu car nous allons arriver aux mauvaises années de Louis XIV. La guerre continue toujours, et nous ne ferons que mentionner le **Traité de Ryswyck de 1697**, sans reproduire de croquis, car il maintient à peu près la frontière du traité de Nimègue de 1678. Ceci ne veut pas dire que la campagne à laquelle ce traité mettait fin était insignifiante. Un seul exemple suffit à l'illustrer, c'est au cours de cette campagne que Bruxelles subit le terrible bombardement de 1695 par le Maréchal de Villeroi.

Nous voilà arrivés à 1700 et, le 1er novembre de cette année, meurt le Roi Charles II d'Espagne. Il n'avait jamais eu de santé et on croyait qu'il allait mourir très jeune. Agé de quatre ans, il succéda à son père Philippe IV, mort le 17 septembre 1665, comme nous l'avons vu, et il devait cependant régner 35 années tout au long desquelles ses provinces des Pays-Bas ont eu tant à souffrir. Comme il n'a pas d'enfant, il lègue sa couronne au petit-fils de sa soeur Marie-Thérèse et de son beau-frère Louis XIV. Philippe V, Duc d'Anjou en France, sera donc le dernier souverain espagnol qui régnera sur nos provinces et, presque aussitôt, débute la guerre dite « de succession d'Espagne » qui ravagera, une fois de plus, nos provinces de 1701 à 1714. C'est aussi une période bien difficile à étudier dans nos cours d'histoire. On parle du « Régime Angevin », de la

confusion qui régnait chez nous, de la division entre les Belges d'alors, de personnages à deux figures. Tous les écoliers en ont cependant retenu qu'il y avait dans cette affaire un général anglais nommé « Malbrouque » et que c'était celui de la chanson « Malbrouque s'en va-t-en guerre ! ».

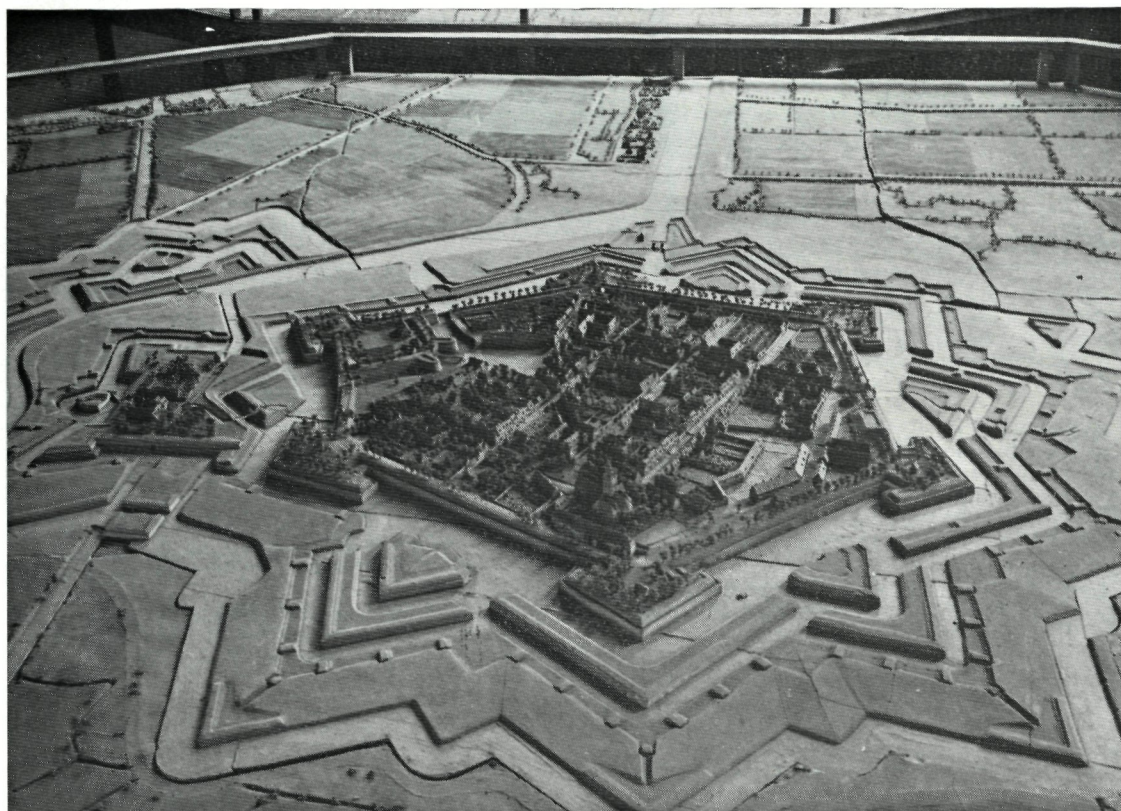
Durant la dernière guerre, beaucoup apprirent que le véritable nom de cet homme était John CHURCHILL, Duc de Marlborough, et ainsi il devint plus intéressant à cause de Winston CHURCHILL. Comme pour les autres campagnes, nous n'allons pas entrer dans trop de détails mais signaler, tout de même, ce qui se passe sur notre côte.

Henry DE VOS, le regretté Président-fondateur de l'Académie de Marine de Belgique, dans son ouvrage que nous avons déjà mentionné, situe aux environs de 1700 la fin d'une lutte menée depuis longtemps en vue d'arriver à la maîtrise de la mer. Dans cette lutte implacable, la France, la Hollande et l'Angleterre s'affrontent continuellement au hasard des alliances qui changent sans cesse. L'Espagne est éliminée depuis longtemps et son déclin commence avec le désastre de l'Invincible Armada en 1588. La jeune marine hollandaise des Provinces-Unies a eu de sérieuses chances pour conquérir la première place. Elle perdra rapidement ses grands amiraux. La France n'accordera pas à sa marine la place que réclamait Colbert. Du reste, nous avons vu que, chaque fois que Louis XIV a opéré sur le front de mer de Flandre, il a eu besoin d'un allié naval, le Hollandais d'abord, l'Anglais ensuite. Maintenant, il a l'Anglais et le Hollandais contre lui. Et pour finir, c'est l'Anglais qui va devenir le maître des mers et pour longtemps. Que Monsieur DE VOS me pardonne d'avoir osé résumer ainsi sa pensée exprimée au travers de tant de pages et fruit de quarante années de recherches !

Jos DE SMET, né à Assebroek-lez-Bruges le 24 mars 1898 et y décédé le 12 février 1972, qui fut le Conservateur des Archives de l'Etat à Bruges, nous a laissé des centaines d'articles historiques très souvent consacrés à notre passé maritime. Il est particulièrement attaché à l'étude de cette flottille de convoyeurs constituée par les Etats de Flandre (konvoischeppen van de Staten van Vlaanderen). Nous avons déjà fait allusion à cette marine provinciale. Il nous a fait plusieurs fois l'honneur de publier un article dans NEPTUNUS et, précisément, le dernier article que nous avons reçu de lui et qui fut publié dans le N° 4 de 1971 (donc quelques mois avant sa mort) est consacré à l'activité de cette marine durant la fin du XVIIème siècle. Nous voyons ainsi que ces quelques navires furent encore très actifs au cours des dernières décades de la période espagnole, alors même qu'ils étaient basés à Ostende depuis la perte définitive de Dunkerque en 1658. Il est émouvant de lire que, lorsque l'on patrouillait le long de la côte en direction du Sud, on virait de bord devant Gravelines, port le plus méridional de la Flandre. Ainsi, pendant des années, les Gravelinois séparés de nos provinces pouvaient encore, de temps à autre, apercevoir un navire de notre marine militaire qui venait les saluer. Nous allons du reste revenir à ces escorteurs des Etats de Flandre grâce à un autre historien.

Ne quittons pas cette fin de la période espagnole, sans en signaler un second « bel aspect » de ces tristes temps comme nous l'avons fait pour le « Grand Siècle ». C'est dans les dernières années

(*) Albert de BURBURE de WEZEMBEEK, membre de l'Académie de Marine de Belgique, lui a consacré un article dans la revue « Marine » de la Ligue Maritime Belge (58ème année - no. 8 - octobre 1958).



Plan en relief de Gravelines

La photo est prise la direction de la mer. On distingue nettement, au dessus, le chenal et, à gauche, le château (devenu arsenal) précédé des deux tours. Le grand ouvrage situé à l'extérieur, dans la boucle de l'Aa, a été largement entamé par la construction du port (XIX S.)

Ce cliché, qui illustre très bien la complexité du système de défense de Vauban, fait apparaître que celui-ci est toujours centré autour de la première enceinte aux six bastions de Charles-Quint. Le plan en relief de Gravelines a été exécuté en 1699 et restauré en 1771 et 1819. A l'occasion de ces restaurations des mines à jour ont été effectuées. Le plan a été endommagé pendant la dernière guerre lors des évacuations et n'est pas exposé. Cliché et renseignements très aimablement communiqués par Madame Catherine BRISAC, Adjointe à la Conservation au Musée des Plans et Reliefs à l'Hôtel des Invalides à Paris. Un plan en relief des écluses de Gravelines fut enlevé par les Prussiens en 1814.

de ce XVII^{ème} siècle que le gouverneur des Pays-Bas, Maximilien-Emmanuel de Bavière, représentant de Charles II qui devait demeurer en place sous Philippe V, et son secrétaire aux Finances Jean de Broecheven, comte de Bergeyck, concurrent une série de mesures tendant à essayer de relever nos régions de leur effrayante misère. D'une part, ils créèrent à Ostende une « Compagnie Royale des Pays-Bas » (ancêtre de la future Compagnie d'Ostende autrichienne) pour commencer avec les Indes Orientales et la Guinée de même qu'avec les Amériques où une concession fut même acquise à Saint-Domingue. D'autre part, ils étudièrent la possibilité d'unir Anvers (toujours inaccessible par l'Escaut fermé) à la mer par un canal à travers le Pays de Waes. En somme, Alexandre Farnèse avait déjà opéré une telle jonction, mais pour de petites embarcations seulement, en unissant Stekene à Kallo par le « Canal de Parme » pour préparer la prise d'Anvers en 1585. Il est à craindre que les vestiges de ce canal ne soient bien menacés par les travaux portuaires en cours. Les projets de Bergeyck n'eurent aucune suite mais, un siècle plus tard, à la fin de la période autrichienne, entre la Révolution Brabançonne et l'arrivée des armées de la République, le Colonel du Génie de Brou présenta un projet de canal de 30 lieues longeant toute la

frontière de la Flandre zélandaise du Zwyn à l'Escaut (Fort La Perle). Ce projet fut jugé inopérant bien que le Colonel ingénieur de Brou eut déjà fourni la preuve de ses capacités en matière d'hydraulique en aménageant l'écluse du Hazegras qui devait devenir célèbre en août 1831. En somme, ce travail fut partiellement réalisé par la Belgique avec la construction, au siècle dernier, du Canal Léopold de Bouchaute à Heist. Ce canal eut dû être prolongé jusqu'à Zelzate et de là vient le nom qui lui fut donné initialement et qu'on lui donne encore parfois de « Canal de Zelzate à la mer du Nord ». Plus récemment, en 1929, le Lieutenant-général de SELLIERS de MORANVILLE présenta son fameux projet de canal maritime d'Anvers à la Mer du Nord qui fut si mal accueilli par certains et qui est maintenant repris par des milieux économiques flamands sous le vocable de « Superkanaal van Vlaanderen ».

Revenons-en maintenant à ce qui se passait sur notre côte en cette étrange période de la fin de la souveraineté espagnole avec l'actuel Président de l'Académie de Marine de Belgique, le Professeur Dr. Walter DEBROCK, Président de la Vrije Universiteit Brussel. Les lecteurs de NEPTUNUS connaissent déjà quelque peu cet historien de notre

passé maritime ; ils le connaissent encore beaucoup mieux depuis la publication, dans le N° 6 de 79/80, du texte de la conférence qu'il eut l'amabilité de donner à la Force Navale à Ostende, le vendredi 14 mars 1980. Cette conférence intitulée « Toen Duinkerke nog Vlaams was » avait pour thème « Hommes d'Ostende et de Dunkerque dans la guerre et dans la paix ». Nous y trouvons, précisément, des explications claires et précises au sujet des événements survenus en cette seconde moitié du XVIIème siècle et en ce début du XVIIIème siècle. Tant que Dunkerque est aux mains de l'Espagne, l'Amirauté y a son siège avec une annexe à Ostende. Ostende est un avant-poste maritime et une base d'appui pour Dunkerque. Après la Trêve de Douze Ans, en 1621, on voit même des navires de guerre de l'escadre du Comte de Wakken (escadre de Flandre de la Marine Royale Espagnole qui arborait le Pavillon de Bourgogne) mouiller en rade d'Ostende ou dans le port comme une sorte d'avant-garde. Les corsaires ostendais et dunkerquois combattaient ensemble les mêmes ennemis. Jusqu'en 1648 (Traité de Munster) le combat est mené contre les Provinces-Unies, en 1640 contre le Portugal en état de rébellion, de 1655 à 1660 contre l'Angleterre (période de Cromwell et de l'exil chez nous de Charles II), de 1635 à 1659 contre la France (période qui s'étend de la déclaration de guerre de Richelieu à la conclusion du Traité des Pyrénées).

La première occupation de Dunkerque par la France, de 1646 à 1652, entraîne un exode important de notables dunkerquois, armateurs et marins, en direction d'Ostende. En 1648, les Dunkerquois émigrés prennent la direction d'une action visant à repousser une attaque française contre Ostende et vont même jusqu'à bloquer Dunkerque. La reprise de Dunkerque par l'Archiduc Léopold-Guillaume en 1652 permet un retour en cette ville bientôt suivi d'un nouvel exode, en 1658, lorsque Dunkerque tombe aux mains des Anglais. Désormais et surtout après la fin de la guerre anglaise, les corsaires ostendais et les corsaires dunkerquois vont s'affronter comme ennemis, mais des ennemis qui se ménagent toujours, tant les liens sont grands entre les deux populations. Cette situation va perdurer jusqu'à la fin du siècle. C'est ainsi que Jean BART, né à Dunkerque le 21 octobre 1650 et qui, chose curieuse, fit son apprentissage de marin dans la marine hollandaise chez De Ruyter, va devenir le chef de file des corsaires dunkerquois au service du Roi de France. Nous savons que lors d'une de ses premières sorties, le 19 juillet 1674, il se fit capturer par un corsaire ostendais, le Capitaine Cornelis REES. Son petit navire « den Conninck David » (Le Roi David) armé de deux canons seulement fut vendu à Ostende tandis qu'il semble que Jean BART fut rapidement relâché. Par suite de l'affinité existant entre les deux populations, les prisonniers ostendais étaient bien traités à Dunkerque et les prisonniers dunkerquois étaient bien traités à Ostende. Chaque fois qu'il y avait moyen, les prisonniers étaient échangés. Les Amirautés d'Ostende et de Dunkerque échangent des lettres courtoises. Des familles résident dans une ville tandis que le père se trouve dans l'autre. Il existe un va-et-vient constant d'hommes, de femmes, de correspondance et de renseignements. Il n'est donc pas étonnant que dès le début du règne de Philippe V sur nos provinces et que nos régions deviennent, comme le dit le Professeur Dr. W. DEBROCK, « franco-espagnoles », il n'y a aucune difficulté à aligner ensemble Ostendais et Dunkerquois contre un ennemi commun qui est maintenant l'Anglo-Batave. Cette guerre de succession d'Espagne est considérée par les auteurs comme la « grande guerre des corsaires ». Du côté français, cette guerre se fera pourtant sans Jean BART, puisque celui-ci mourut à Dunkerque, le 27 avril 1702, dans une maison de la Rue Boyer qui fut détruite en 1940. Sa statue (œuvre de David d'Angers et érigée en 1845) eut plus de chances puisqu'elle survécut au milieu des ruines, ce que les Dunkerquois considérèrent comme un signe de l'indestructibilité de leur cité, tant de fois ruinée et tant de fois relevée.

fronter comme ennemis, mais des ennemis qui se ménagent toujours, tant les liens sont grands entre les deux populations. Cette situation va perdurer jusqu'à la fin du siècle. C'est ainsi que Jean BART, né à Dunkerque le 21 octobre 1650 et qui, chose curieuse, fit son apprentissage de marin dans la marine hollandaise chez De Ruyter, va devenir le chef de file des corsaires dunkerquois au service du Roi de France. Nous savons que lors d'une de ses premières sorties, le 19 juillet 1674, il se fit capturer par un corsaire ostendais, le Capitaine Cornelis REES. Son petit navire « den Conninck David » (Le Roi David) armé de deux canons seulement fut vendu à Ostende tandis qu'il semble que Jean BART fut rapidement relâché. Par suite de l'affinité existant entre les deux populations, les prisonniers ostendais étaient bien traités à Dunkerque et les prisonniers dunkerquois étaient bien traités à Ostende. Chaque fois qu'il y avait moyen, les prisonniers étaient échangés. Les Amirautés d'Ostende et de Dunkerque échangent des lettres courtoises. Des familles résident dans une ville tandis que le père se trouve dans l'autre. Il existe un va-et-vient constant d'hommes, de femmes, de correspondance et de renseignements. Il n'est donc pas étonnant que dès le début du règne de Philippe V sur nos provinces et que nos régions deviennent, comme le dit le Professeur Dr. W. DEBROCK, « franco-espagnoles », il n'y a aucune difficulté à aligner ensemble Ostendais et Dunkerquois contre un ennemi commun qui est maintenant l'Anglo-Batave. Cette guerre de succession d'Espagne est considérée par les auteurs comme la « grande guerre des corsaires ». Du côté français, cette guerre se fera pourtant sans Jean BART, puisque celui-ci mourut à Dunkerque, le 27 avril 1702, dans une maison de la Rue Boyer qui fut détruite en 1940. Sa statue (œuvre de David d'Angers et érigée en 1845) eut plus de chances puisqu'elle survécut au milieu des ruines, ce que les Dunkerquois considérèrent comme un signe de l'indestructibilité de leur cité, tant de fois ruinée et tant de fois relevée.



International Electronic Service N.V. „INES”

Terbekehofdreef 54 — 2610 Wilrijk

Tel. 031 / 28.10.32 (10 lijnen) — Telex 31895

Afdeling Marine en Systemen

Bijhuizen te Oostende en Gent

Agenten voor :

Anschütz, Amplidan, Dancom, Danse Securitas, Decca Isis, Decca Navigator, Decca Radar, Decca Survey, Ginge, Grundy, Hovermarine, Ibak, Jungner, Plessey, Rapp Electronic, Redifon, Simrad, Speich, Stone en Magnavox...

Marines Militaires étrangères

Par le Capitaine de Frégate (R) H. ROGIE

Dans la présente chronique, nous poursuivons notre aperçu concernant l'évolution des marines de guerre étrangères.

U.R.S.S.

— Le premier croiseur nucléaire lance-missiles de la Marine soviétique, le **Kirov**, a commencé le 24 mai dernier ses premiers essais à la mer dans le golfe de Finlande. Ce croiseur, le plus grand à flot dans le monde, déplacera entre 22 000 et 25 000 t. Son armement comprend des missiles anti-surface et surface-air (lancement vertical) d'un type nouveau, deux tourelles de 100 (1 x 2) CA, des canons multitubes de DCA immédiate ainsi que des armes ASM dont au moins deux hélicoptères.

— Selon la presse américaine, un satellite aurait récemment observé à Severodvinsk, en mer Blanche, un SNLE de très gros tonnage qui serait la réponse soviétique aux sous-marins de 18 600 t américains du type **Ohio**.

— La Marine soviétique a transféré il y a quelques mois à la Yougoslavie une frégate du type **Koni**. Baptisée **Split**, elle a franchi des détroits turcs le 29.2.80.

Déplacement : 2 000 tpc - Vitesse max. : 32 nœuds. Armement : 4/76,2 CA (II x 2), 2 « Gatling » sextuples de DCA rapprochée ; 1 système SACP type SA-N-4 ; deux lance-roquettes multiples ASM - Equipage : 130 hommes.

PAYS-BAS

— Après le **Walrus** mis sur cale l'an dernier, la Marine royale néerlandaise a récemment commandé le **Zeeleeuw** du même type. Le **Walrus**, dont les essais sont prévus à la mi-83, remplacera le **Dolfijn** qui sera alors désarmé. Quant au **Zeeleeuw**, il remplacera en 1984 le **Zeehond**. Les caractéristiques de ces deux nouveaux sous-marins sont : déplacement : 2 500 t en immersion - Vitesse max. : 21 nœuds en plongée - Armement : 6 T/533 avec un total de vingt torpilles ; l'utilisation du « Sub Harpoon » anti-surface américain est prévue.

— Trois des douze frégates ASM de 3 750 tpc du type **Kortenaer** sont maintenant opérationnelles : **Kortenaer** (26.10.78), **Callenburgh** (26.7.79) et **Van Kinsbergen** (24.4.80).

— Pour remplacer les six corvettes du type **Wolf** (ex-PCE américains), âgées de plus de vingt ans, la Marine royale néerlandaise va construire dans les années qui viennent quatre frégates de 2 500 t standard (3 100 tpc) dites du type « M ».

Ces frégates auront un système de propulsion du type CO-DOG (1 turbine à gaz pour la marche à grande vitesse - deux diesels pour la croisière), qui leur assurera une vitesse max. de 28 nœuds (sur la TG). Leur armement comprendra huit « Harpoon » anti-surface ; 1 SACP « Sea Sparrow » ; 1/76 CA, des canons multitubes de DCA immédiate ; 4 T/ASM, 1 hélicoptère ASM WG 13 **Lynx**.

GRANDE-BRETAGNE

— Le budget de la Défense pour l'exercice 1981 (1.4.80-30.3.81) se monte à 10 785 millions de livres ce qui représente 4,9 % du PNB (4,75 en 1979). En termes réels, il est de 3 % supérieur à celui de l'exercice précédent. Ce budget étant présenté de façon globale, le montant exact des crédits revenant à la Marine n'est pas connu mais on l'estime entre 25 et 30 %. Les forces de combat comprendront 132 navires auxquels il faut ajouter 32 bâtiments en réserve, réparation en attente de condamnation ou vente à l'étranger. La flotte logistique qui est, comme on sait, armée par du personnel civil, sera forte de 29 navires et 5 en réserve. Les effectifs de la « Royal Navy », y compris les « Royal Marines », se monteront à 72 700 militaires hommes et femmes. Durant l'exercice 1979-80, huit navires sont entrés en service : le SNA HMS **Spartan** (10.10.79), le porte-aéronefs HMS **Invincible** (19.3.80), les destroyers HMS **Cardiff** (22.9.79) et **Glasgow** (9.3.79), la frégate HMS **Battleaxe** (20.12.79), le dragueur-chasseur de mines HMS **Brecon** (21.3.79), les patrouilleurs HMS **Anglesey** (26.4.79) et **Alderney** (14.8.79). Les crédits consacrés aux constructions neuves permettront de poursuivre le programme en cours : les porte-aéronefs **Illustrious** et **Ark Royal**, 4 SNA (le **Splendid** et trois du type **Trafalgar**), huit destroyers lance-missiles, quatre frégates type 22, dont le **Brazen** lancé le 4.3.80, et trois dragueurs chasseurs de mines type **Hunt**. Pour ce qui concerne les opérations nouvelles, il est prévu de commander en 1980-81, un quatrième SNA type **Trafalgar**, deux grands patrouilleurs « off-shore », un dragueur chasseur de mines type **Hunt**, douze dragueurs de

grands fonds type chalutier et un bâtiment d'intervention sous-marine, l'**HMS Challenger**.

Pour ce qui concerne les armes et équipements, le « Livre Blanc » qui accompagne la publication de ce budget 1980-81 annonce la modernisation des missiles « Polaris » équipant les quatre SNLE de la Royal Navy (Programme « Chevaline »), la fabrication en série de la nouvelle torpille ASM « Stingray », l'installation du missile anti-surface américain « Sub Harpoon » à bord des S.N.A. (installation achevée sur l'**HMS Churchill**), l'étude d'une nouvelle classe de sous-marins classiques à hautes performances et celle d'une nouvelle génération de missiles anti-navires pour les années 1990.

— Plusieurs bâtiments ont été ou vont être désarmés : le croiseur **HMS Blake**, les destroyers lance-missiles **HMS Devonshire** et **Kent** (celui-ci transformé en caserne), les frégates **HMS Eskimo**, **Gurkha**, **Nubian**, **Mohawk** et **Zulu**. Les équipages de ces bâtiments seront répartis sur les nouveaux navires en armement.

EIRE

— Le patrouilleur garde-pêche **Aisling** de 1 050 tpc a été lancé le 3.10.79 aux chantiers Verolme de Cork.

ESPAGNE

— Le sous-marin S 35 (ex-américain SS 368 **Jallao**) a été baptisé **Narciso Monturiol**, nom qui avait été attribué au S 33 (ex. SS 382 **Picuda**) désarmé en 1977.

La frégate **Infante Elena**, troisième des huit unités de la classe **Descubierta** a été tout récemment admise au service actif. Déplacement : 1 520 tpc - Vitesse : 28 nœuds - Armement : 8 missiles anti-surface « Harpoon » ; 1 SACP « Sea Sparrow » ; 1/76CA, 2/40 (1 x 2) 40 CA ; 1 lance-roquettes ASM.

— Le transport d'assaut américain **Paul Revere** a été cédé le 17.1.80 à la Marine royale espagnole. Il porte le n° TA-12.

— Les transports TA 11 **Aragon** et TA-21 **Castilla** ont été condamnés.

TURQUIE

— L'U.S. Navy a récemment transféré à la Turquie l'un des trois sous-marins du type **Tang** précédemment destinés à l'Iran et auxquels ce pays a renoncé. Il a été baptisé **Pirireis**.

— Le navire de sauvetage ARS 25 **Safeguard**, qui avait été récemment rayé de l'ODB de l'US Navy, a été transféré lui aussi à la Marine turque. Il a été rebaptisé A 589 **Isin**.

INDE

— La frégate **Taragiri**, première des trois unités du type **Godavari**, a été lancée le 15.5.80 aux Mazagon Docks de Bombay. Ses caractéristiques sont : déplacement : 3 600 tpc - Vitesse : 30 nœuds. Armement : missiles anti-surface soviétiques type SS-N-2 C et anti-aériens SA-N-4 ; 1/114 CA, 6/20 (VI x I) CA ; 2 hélicoptères ASM **Sea King**. Ce nom de **Taragiri** avait été donné à une frégate lancée le 25.10.76 et qui devrait entrer en service cette année. Son nom actuel serait **Tanagiri**.

JAPON

— Le second destroyer porte-hélicoptères de la classe **Shirane**, le **Kurama**, a été mis à l'eau le 20.9.79 aux chantiers Ishikawajima qui achèvent le **Shirane** (lancé le 18.9.78). Ces deux navires, qui sont les plus grands de la Marine japonaise, présentent les caractéristiques suivantes : Déplacement : 5 200 tpc - Vitesse max. : 32 nœuds - Armement : 2/127 CA (I x 2) ; 1 système SACP « Sea Sparrow » ; 1 système ASM « Asroc », 6 T/ASM (III x 2) MK 32, 3 hélicoptères ASM.

— Le sous-marin de 2 200 t **Yushio** est entré en service le 26.8.80.

AUSTRALIE

— La troisième frégate type FFG 7 de la Marine américaine a été mise en chantier le 16.1.80 chez Todd Pacific à Seattle. Baptisée **Sidney**, elle sera présentée en recette en 1983. Les deux premières frégates **Adelaide** et **Canberra** sont en achèvement à flot ; elles doivent entrer en service fin 1980 pour la première et début 1981 pour la seconde.

— La Marine australienne va prochainement mettre en chantier un pétrolier-ravitailleur d'une conception identique à la **Durance** de notre Marine.

LYBIE

— La onzième vedette lance-missiles du type **Osa II** cédée par l'URSS est récemment arrivée à Tripoli.

— Pour ce qui a trait aux 10 patrouilleurs du type **Combatante II G** commandés aux Chantiers Mécaniques de Normandie à Cherbourg, la situation se présente comme suit : deux sont en achèvement à flot, le **Beir Grassa** et le **Beir Gzir**. Trois autres sont sur cale, à savoir le **Beir Glubud**, le **Beir Algandula** et le **Beir Kitiat**.

— Les deux premières des quatre corvettes lance-missiles **Wadi M'Rach** et **Madi Majer** commandées aux chantiers italiens CNTR de Riva Trigoso ont été tout récemment livrées. Déplacement : 630 tpc. Vitesse max. : 32 nœuds. Armement : 4 missiles anti-surface « Otomat » ; 1/76 CA, 2/30 CA : 6T/ASM MK 32.

— La frégate **Dat Assawari** est en grande refonte en Italie aux chantiers CNR de Gênes.

ARABIE SAOUDITE

Les quatre dragueurs de 375 tpc construits pour l'Arabie Saoudite par les chantiers Peterson de Sturgeon Ray (E.-U.) sont arrivés à Bahrein le 2.10.79. Ces bâtiments portent les noms suivants : **Ad-diriyah**, **Al Guyoumah**, **Al Wadeta** et **Safwa**.

SENEGAL

— La Marine sénégalaise a récemment commandé à la SFCN de Villeneuve-la-Garenne un patrouilleur rapide de 451 tpc type PR 72 MS. Sa vitesse max. sera de trente nœuds et son armement de 2/76 CA (I x 2) et deux canons de 20 type F.2.

NIGERIA

— L'**Irin'mi**, première des deux corvettes commandées aux chantiers Vosper Thornycroft, a rallié Lagos en mai dernier.

— Les trois patrouilleurs lance-missiles type **Combattante III B** commandés aux Chantiers Mécaniques de Normandie à Cherbourg ont reçu les noms suivants : **Sini, Ayam** et **Ekun**. Ils ont été mis sur cale en 1979.

— La frégate **Republic**, première des deux unités du type **Meko 360 H** commandées aux chantiers allemands Blohm et Voss, a été lancée le 25.1.80. Elle est identique aux frégates type **Meko 360 H2** commandées par l'Argentine sauf en ce qui concerne l'armement (8 missiles « Otomat » et un seul hélicoptère).

AFRIQUE DU SUD

Six patrouilleurs lance-missiles dérivés des **Reshef** israéliens ont été ces derniers mois incorporés dans la Marine sud-africaine. Leurs noms sont : **Jan Smuts, Frederic Cresswell, Jim Fouche, Frans Erasmus, Oswald Pirow** et **Botha**. Déplacement : 450 tpc - Vitesse : 32 nœuds - Armement : 6 missiles anti-surface « Skorpion » (version sud-africaine du « Gabriel » israélien), 2/76 CA (1 x 2), 2 mitrailleuses de 12,7 - Equipage : 47 hommes.

ARGENTINE

— Quatre destroyers du type **Meko 360 H2** ont été commandés en 1979 aux chantiers allemands Blohm et Voss. Déplacement : 3.600 tpc. Vitesse max. : 30 nœuds. Armement : 8/MM 40 « Exocet » - 1 système surface air à courte portée « Aspide » italien - 1/127 CA, 8/40 CA, 6 T/ASM MK 32, 2 hélicoptères WG 13 Lynx. Equipage : 200 hommes.

— Ces mêmes chantiers aideront l'Argentine à construire six corvettes de 1.450 tpc du type **Meko 140** dans les chantiers de l'arsenal de Rio Santiago. — Quatre sous-marins de 1.700 tonnes et deux autres de 1.400 tonnes ont été commandés aux chantiers allemands Thyssen. Seul le prototype de 1.700 t sera construit en R.F.A. Les autres seront montés à Rio Santiago avec l'aide d'éléments préfabriqués à 80 % chez Thyssen.

— Le navire océanographique **Islas Orcadas** a été restitué récemment aux U.S.A. Il s'agit de l'ex-T.

AGOR 8 Eltanin.

— La Marine argentine a commandé au group Breguet-Dassault quatorze **Super-Etendard** qui seront affectés au porte-avions **25 de Mayo** où ils remplaceront des avions du type Skyhawk américain.

— Le brise-glace **Almirante Irizar** commandé aux chantiers finlandais Wärtsilä d'Helsinki, a été livré en décembre dernier. Il est, avec son déplacement de 11.800 tonnes, le plus grand brise-glace opérant dans l'Antarctique.

BRESIL

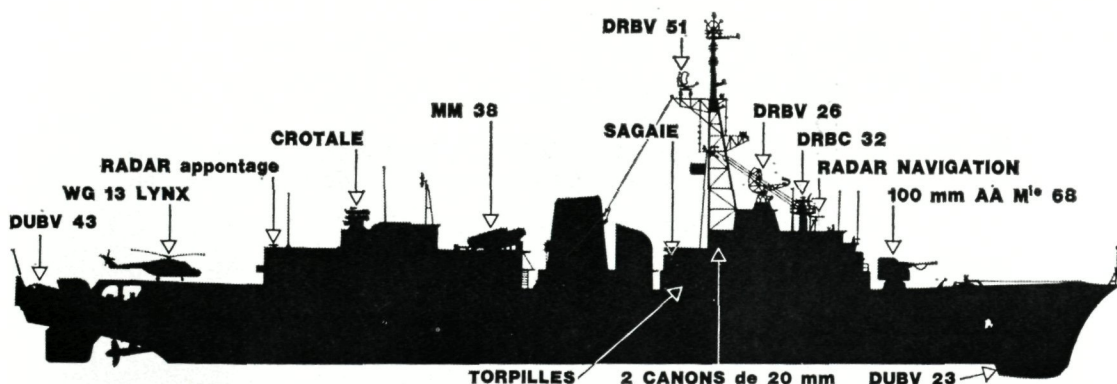
— La frégate **Independencio**, première de deux unités ASM du type MK 10 de la firme britannique Vosper Thornycroft construites au Brésil, est entré en service en automne dernier.

— La frégate **Liberal** seconde des deux unités du type MK 10 mais « general purpose » construites aux chantiers précités, a rallié fin novembre dernier sa base de Rio de Janeiro.

FRANCE

Terminons notre bref aperçu concernant l'évolution des marines de guerre étrangères par notre voisin du sud. Là, un événement important s'est déroulé le 31 mai par la mise à flot du **MONTCALM**, la 3ème des corvettes anti-sous-marines de la série **Georges Leygues**. Les essais en mer débiteront en 1981 et la mise en service est prévue pour l'année suivante. Bâtiments de 4 000 tonnes, propulsés par deux diesels et deux turbines à gaz, fortement armés pour la lutte anti-sous-marine avec deux hélicoptères WG 13 et torpilles, mais aussi pour la lutte anti-surface avec quatre missiles MM38 et la lutte anti-aérienne avec une tourelle de 100 et une rampe de missiles Crotale, équipés de puissants moyens de détection avec le sonar d'étrave V 23 et le sonar remorqué V 43, avec des radars de veille d'artillerie et de navigation, les corvettes seront, pour la Marine, un outil de combat moderne et efficace et qui ne le cède en rien aux bâtiments de type comparable des grandes marines étrangères.

CORVETTE A.S.M. MONTCALM



BOELWERF

N.V.

TEMSE

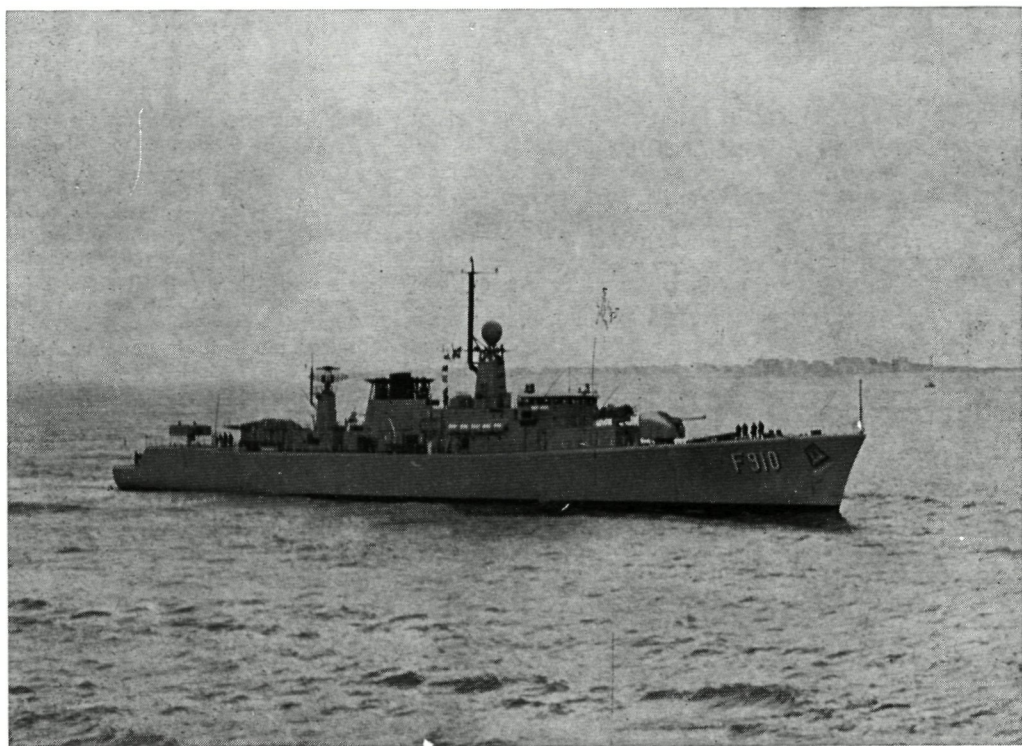
S. A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten**

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des
deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**

Postzegelnieuws

James COOK

door Eerste Meester Chef A. Jacobs

1e reis

Geen enkele beroemde figuur van de moderne tijd heeft zijn leven zo grondig en gedetailleerd beschreven als kapitein Cook. De verbluffende ontdekkingsreizen die hij volbracht met zijn oud lekkend koleschip, van de tropische Zuidzee tot de uitgestrekte Noord- en Zuidpoolgebieden tarten iedere verbeelding. Deze ontdekkingen werden nauwkeurig opgetekend in stapels logboeken en verslagen. Waardvolle gegevens werden in meer dan een miljoen woorden vastgelegd. Ik zal trachten een korte schets te geven: van zijn leertijd op zee, van Cook als navigator en cartograaf, en vooral van zijn drie grote reizen.



Yv. Ac 373

De in 1728 te Yorkshire geboren Cook trok in 1748 naar zee. John en Henri Walker, reders van enkele kolenschepen namen de jongeling in dienst. Comfortabel kon men deze schepen moeilijk noemen, want comfort voor de bemanning was er niet bij, het vervoeren van kolen was immers de hoofdzaak. Toch moet men toegeven dat ze opmerkelijk zeevaardig waren niettegenstaande ze geweldig slingerden, wat zeer tot ongemak was van de ongelukkige bemanning. Het eerste schip van Cook was de *Freelove*, 450 ton, het vervoerde kolen tussen New Castle en London. (Rep. Togolaise Yv nr Ac 373). Het tweede schip waarop hij voer was de *Three Brothers*, hij bekwaamde zich er in de geografie en het zee-manschap. Weldra kende hij de Westkust van Engeland, Ierland en Noorwegen evengoed als zijn broekzak. Zijn werkgevers waren verbaasd over de ijver waarmee hij zich verdiepte in de navigatie, de astronomie en de wiskunde. Na zijn leertijd ging hij twee jaar werken op de scheepvaartroutes van

Engelands Oostkust en de Oostzee. Zijn eerste firma nam hem terug in dienst als stuurman op de *Friendship* en na drie jaar werd hem het bevel over de *Friendship* aangeboden. Cook weigerde en nam dienst bij de Royal Navy als volmatroos. Het was wel verrassend dat hij het bevel over een koopvaardij-schip liet schieten voor de laagste rang aan boord van een oorlogsschip; men veronderstelt dat zijn besluit verband hield met de bewapeningswedloop tussen Frankrijk en Engeland. Hij had goed gegokt. Een jaar later brak de zevenjarige oorlog uit. Daar er nu veel schepen werden gemaakt, en door de oorlog veel zeelui werden gedood was de kans groot, dat men snel carrière kon maken. Hij begon zijn marineloopbaan op de *Eagle*, een linierschip van zestig stukken dat in Portsmouth lag. Hij bleef twee jaar aan boord. Op dit schip maakte hij ook zijn eerste zeegevecht mee. De *Eagle* kon het succesvol opnemen tegen de Franse, 1500 ton metende *Duc d'Aquitaine* die werd buitgemaakt. Zijn bekwaamheid blijkt uit het feit dat Cook in twee jaar tijd opklom van volmatroos via stuurmansmaat, bootsman tot stuurman, de verantwoordelijke figuur voor de feitelijke gang van zaken aan boord.

Op 27 oktober 1757 stapte Cook als stuurman aan boord van de *Pembroke*, een schip van 64 stukken. Hij was nu 29 jaar. In februari 1758 werd koers gezet naar Canada. Na de belegering van Quebec werd Cook overgeplaatst op de *Northumberland*, het vlaggeschip van Lord Colville. Dit was de aanwijzing dat hij voortaan beschouwd werd als de bekwaamste stuurman van de ganse vloot. Zijn taak was het in kaart brengen van ten eerste de *Saint Lawrence River* en ten tweede de kust van *New Foundland*. In november 1762 kwam hij weer thuis en trouwde een zekere *Elisabeth Bates*. Zij stierf in 1835, 93 jaar oud (Ze overleefde haar echtgenoot met 56 jaar). In 1763 ging Cook terug naar Canada en bracht de Oostkust in kaart. Merkwaardig is het dat hij ondanks zijn capaciteiten geen officier werd.

De heren van de admiraliteit van die dagen waren er immers van overtuigd dat officieren geboren werden en niet gemaakt. Cook was bij de verachte koopvaardij geweest, hij had bij de marine voor de mast gevaren en hij was arm. Men kon echter niet voorbijgaan aan het feit dat Cook de grootste zee-man, navigator en cartograaf van zijn generatie was.



Daar men onmogelijk het bevel over een schip dat de hele aardbol rondvaart kan geven aan een onder-officier, werd hij Luitenant ter Zee gebombardeerd, eercer om de zogezegde bekwaamheid van diegenen die officier waren te vrijwaren, dan om zijn prestaties te waarderen. Op 3 juni 1769 wou een groep astronomen van de Royal Society de Venus doorgang waarnemen. In 1762 was er al eens een doorgang van Venus geweest maar de resultaten van de waarnemingen waren waardeloos. Men hoopte deze keer beter werk te leveren. De Admiraliteit stelde een schip ter beschikking, met de stille hoop echter dat Cook een continent zou ontdekken. In het Zuidelijk Halfrond moest een zeer groot continent liggen, althans dat werd in die tijd geloofd. Het doorkruisen van onbekende wateren, met al de gevaren vandien was een taak die alleen Cook aankon. Het vaartuig dat hem ter beschikking werd gesteld was de Earl of Pembroke, een White-kolenschip, belachelijk klein met een stompe boeg en een verhoogd achterschip en een nagenoeg vierkante vlakke spiegel. Het werd herdoopt tot Endeavour (Cook Islands Yv nr). De Endeavour was 9 meter breed en iets meer dan 30 meter lang. Naast een ruimte voor de bemanning van bijna 100 koppen, moest er ook plaats gevonden worden voor een kolossale hoeveelheid voorraden en uitrusting. De levensmiddelenvoorraad alleen al zorgt voor een enorm probleem. Welke hoeveelheid moest men meenemen om 100 man twee jaar te voeden! Gezouten vlees, scheepsbeschuut en zuurkool vormden de voornaamste bestanddelen. Er was een complete timmermanswerkplaats en smidse aan boord, reservezeilen en touwen, wapens en munitie, goederen om handel te drijven met inboorlingen uit vreemde gebieden, medische instrumenten, een wetenschappelijke bagage voor de astronomen enz... werden meegenomen. De bemanning van de Endeavour was even gevarieerd als de lading. Buiten de wetenschappelijke vorsers waren er naast Cook, de eerste officier Zachary Hicks, de tweede officier John Gore juist terug van een reis rond de wereld met Wallis, een veertigtal matrozen, enkele adelporsten, twaalf mariniers en acht schrijvers of bedienden. Tahiti werd het doel voor de waarneming. In augustus 1768 zeilde men Plymouth uit. De eerste stop werd Madeira, waar de stuurmansmaat verongelukte. Hij werd door de ankerkabel naar de diepte gesleurd. Vanuit Madeira passeerden ze de evenaar op weg naar de kust van Zuid-Amerika. De wetenschapslui hadden hun handen vol met het ontleden, conserveren, rubriceren en tekenen van ce in het water of uit de lucht gevangen dieren. Rio de Janeiro werd aangedaan, vers water en voedsel werd ingedaan. Op 12 januari 1769 lag de Endeavour voor de ongelofelijke troosteloos-

heid van Vuurland, het eiland aan het zuidelijkste punt van het Amerikaanse vasteland. Ten behoeve van de wetenschapslui werd aan land gegaan in een baai door Cook de Bay of Succes genoemd. Beladen met een grote botanische buit keerden zij na een dagreis terug aan boord. De Endeavour vervolgde haar weg door de straat Le Maire en om de kaap. Voor het eerst kwam er nu een man in de Grote Oceaan die precies en nauwkeurig zijn weg kon vinden. Op 13 april 1769 acht maanden na het vertrek uit Engeland bereikte men Tahiti zonder één geval van scheurbuik aan boord, wat zeer uitzonderlijk was in die dagen. Cooks remedie de bemanning zuurkool te laten eten had blijkbaar succes gehad. De ontvangst door de inboorlingen was hartelijk. Cook bouwde hier een fort, in de eerste plaats om zijn observatorium op een vaste plaats te kunnen zetten en ten tweede om zijn bemanning te kunnen verdedigen tegen de inboorlingen indien nodig. Op 3 juni bleef het helder en de Venus doorgang werd met succes waargenomen vanuit twee punten op het eiland en een derde op het naburig eilandje Moorea (Tuvalu Yv nr.).

Voor de Endeavour uit Tahiti vertrok bracht Cook nog eerst het ganse eiland in kaart, een taak die zes weken in beslag nam. Voor de afvaart deserteerden twee mariniers, een ernstige ontermijning van Cooks gezag. Hij nam dit niet. Hij nam zes dorpsautoriteiten gevangen tot met behulp van de inboorlingen de deserteurs terug aan boord waren.



Yv. 944

Cook had als geheime opdracht van de Admiraliteit door te dringen tot de 40e breedtegraad op zoek naar het Zuidelijk continent. Zonder land in zicht op deze breedte, wendde hij de steven naar het noord-westen om ten slotte de koers westzuidwest gedurende drie weken aan te houden. Dan kwam Nieuw-Zeeland in zicht. Alhoewel Nieuw Zeeland 126 jaar daarvoor al door Tasman ontdekt was, was

Cook toch de eerste Europeaan die er landde. Hij ontmoette er vijandige inboorlingen. Meer naar het noorden vond hij vriendelijke Maori's bereid om handel te drijven. (Republique Togolaise Yv nr 944). De wetenschappers konden weer hun hart ophalen: hier vonden ze bomen, planten, bloemen, vogels, dieren en insecten, in een ander deel van de wereld volkomen onbekend. Hij zeilde verder naar het noordelijkste punt van Nieuw-Zeeland, bracht de instrumenten weer aan wal om in een baai de Mercuriusdoorgang te observeren. Prompt werd deze de Mercury-baai gedoopt. Hij bracht de kust van Nieuw-Zeeland in kaart. De Endeavour verliet Nieuw-Zeeland op 1 april, de bedoeling was naar Van Diemensland te varen, maar door de storm dreven ze af en in plaats van Tasmanië te bereiken, kregen ze Australië in zicht, en op 21 april ging Luitenant Hicks als eerste aan wal. Weer werden honderden planten in Europa onbekend, ontdekt. Als naam werd Botany Bay aangenomen (Norfolk Islands Yv nr. 114). Op 6 mei zeilde men terug weg en volgde men de kust, en bracht men ze op kaart.



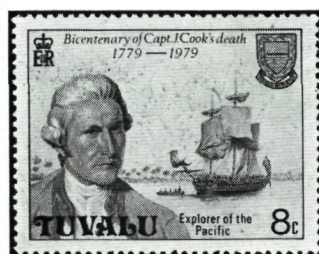
Yv. 114

Het aantal baaien, eilanden, zeeëngten en kapen die van Cook een naam kregen is enorm. Ongelooflijk hoe hij steeds weer een nieuwe toepasselijke naam wist te verzinnen. Op 11 juni liep de Endeavour op een koraalrif en er werd aan het schip grote schade toegebracht. De timmerlieden en smids van Cook deden wonderen en het gat werd gedicht (Rep. Togolaise, Yv nr. 945). Voor het eerst slaagde men erin contacten te leggen met de inboorlingen.



Yv. 945

Banks en andere wetenschapslui zagen voor het eerst een kangoeroe. Ook werden schildpadden en



tropische vogels waargenomen. Men verliet de Endeavour-River zoals Cook de plaats genoemd had op 6 augustus. Er was nog voor 3 maand proviand aan boord. Ze zeilden noordwaarts, erg voorzichtig langs het barriëref en ontdekten zo Endeavour Street en meteen de doorvaart naar Oost-Indië. Het noordelijkste puntje van Australië werd Kaap York genoemd. Hij nam ook zoals hij met de andere streken die hij ontdekt had officieel Australië in bezit en dit in naam van de Britse kroon en noemde dit New-South-Wales (Tuvalu Yv nr.). Nieuw Guinea werd aangedaan. De inboorlingen waren te vijandig om te landen en naar het oosten dwarsde hij de zee van Arafura en de Timorzee en legde aan bij het eiland Suva. Hier werd proviand ingedaan. Op 22 september bereikte men Java, maar wegens het slechte weer kon men slechts op 10 oktober Batavia bereiken. Men was nu bijna twee jaar onderweg. Van hieruit zond hij al zijn nota's met het Nederlandse schip Kronenburg naar de Admiraliteit in Londen. Batavia was de ongezondste stad ter wereld: dat moest Cook aan den lijve ondervinden, want toen hij na de herstellingswerkzaamheden, kort na Kerstmis uit Batavia wegzeilde, telde hij zeven doden en meer dan de helft van zijn bemanning was ziek.



Yv. 513

Er werd koers gezet naar Cooktown, tussen Batavia en kaap de Goede Hoop stierf een kwart van de bemanning. De Endeavour bereikte op 14 maart Kaapstad. De ernstige zieken werden naar het hospitaal gebracht zodat Cook slechts met een halve bemanning kon uitvaren. Half april werd de terugreis aangevat. Op de thuisreis stierf ook Luitenant Hicks, maar op 12 juli 1771, twee jaar en elf maanden na het vertrek, was de Endeavour weer thuis.

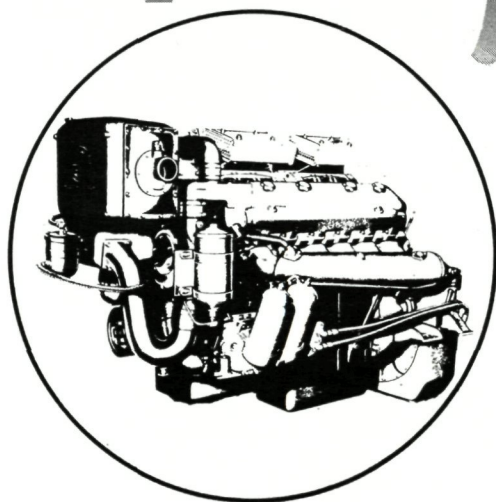
Later meer...



Etn. **C. VERSWIJVER** N.V.

Detroit Diesel Engines

- Verkoop - Service
- Reparatie - Revisie
- Ruilmotoren
- Wisselstukken
- Vermogen van 20 - 1.600 PK
- Voor Scheepsvaart & Industrie
- Stroomagregaten tot 2500 Kw
- Boegschroef Motoren



EXCLUSIVE DISTRIBUTOR
ETN. C. VERSWIJVER N.V.

Zetel : Venusstraat, 7-9 - 2000 Antwerpen - Tel. 031/33.59.96 - Telex 32.569
Branch : Kaleweg, 5 - 9910 Mariakerke Gent - Tel. 091/26.56.69 - Telex 12.063



De tijd op zee

Oppermeester J.B. DREESSEN

DE TIJD AAN BOORD II

Reeds in de 13de eeuw testte Peter PEREGRINUS, de grote ontdekker van zijn tijd, een magneet in de hoop een instrument te ontwerpen dat gelijk liep met de beweging van de hemelsfeer. Maar al zijn inspanningen, alsook die van zijn tijdgenoten en opvolgers, bleven zonder praktische resultaten. De grote moeilijkheid bleef het bepalen van de lengte.

Het zou duren tot 1530 eer Renier Gemma FRISIUS (1508-1588) te Leuven als eerste stelde, dat het geografisch verschil in lengte moest te meten zijn met een nauwkeuriger werkend uurwerk.

Renier Gemma FRISIPS, die in zijn tijd een van de beroemdste instrumentenmakers was legde zijn ideeën vast in zijn werk « DE PRINCIPUS ASTRONOMIAE » en « COSMOGRAPHIAE ». Deze ideeën werden vlot overgenomen in West-Europa en in diverse landen begon men te experimenteren met uurwerken. In 1657 vond Christiaan HUYGENS het slingeruurwerk uit en in de twee daaropvolgende jaren werkte hij een zeewaardige vorm ervan uit. Dit apparaat woog erg veel en hing in beugels. Huyghens richtte zijn experimenteel werk in de Nederlanden waar op dat ogenblik veel engelse inwijkelingen verbleven, en hierdoor werd zijn zee-uurwerk voor het eerst getest a/b van een Engels schip. De eerste rapporten waren goed, maar achteraf kwam er toch een deel kritiek uit op de juiste werking ervan.

HUYGHENS was echter vol vertrouwen, temeer daar LOUIS XIV, koning van Frankrijk, twee van zijn tijdmeters meestuude met een expeditie naar Canada. Ook bij deze gelegenheid waren de resultaten bevredigend en in 1669 bereidde de uitvinder een vlugschrift voor, met instructies betreffende gebruik en onderhoud. Op langere termijn bleken de resultaten echter te ontgoochelen. Het slingeruurwerk verdroeg geen storm. Verder werd nog een ontstellende ontcekkung gedaan, in 1672 vond RICHTER namelijk dat de klokken bij gebruik aan de evenaar niet meer juist slingerden. Men had verondersteld dat de lengte van de slinger voor alle plaatsen op de wereld gelijk bleef. Maar de slingerperiode van een klok hangt niet alleen af van de lengte van de slinger maar ook van de aantrekkingskracht van de aarde die groter is op de evenaar dan aan de

polen. De twijfel in verband met het gebruik van een slingeruurwerk als draagbare tijdmetre werd hierdoor bijzonder groot.

De door Christiaan Huyghens ingevoerde slingerklokken waren op zichzelf zeer waardevol en werkten aan de wal zeer juist, want ze lieten voor het eerst toe vast te stellen dat de zon niet precies de tijd hield, bij het verloop van het jaar.

Men ging dan maar weer een andere richting uit en op het einde van de XVIIde eeuw namen de meeste astronomen aan dat de lengte kon gevonden worden door de preciese observatie van de maan. De hierbij gebruikte methode was echter niet van de gemakkelijkste en men was verplicht de zeelui een betere wiskundige scholing te geven en het instrumentarium te verbeteren. Daaraan werden in de eerstvolgende jaren in de diverse landen van West-Europa de beste krachten besteed, zonder echter enige vooruitgang te boeken in verband met een nauwkeuriger positiebepaling. Op enkele jaren tijd veranderde de situatie echter drastisch. In 1707 kende de Engelse Navy een zware ramp toen een heel eskader van haar vloot, door onnauwkeurige positiebepaling in een storm op de rotsen van de Scilly-eilanden verloren ging. Onder de vele drenkelingen bevond zich admiraal, Sir Cloudesley SHOVELL. De publieke opinie kwam in beroering en in het Engelse Parlement werd een onderzoek naar de oorzaak van het gebeuren gevraagd. Als gevolg hiervan werd een wet aanvaard waarbij het mogelijk werd een geldprijs te voorzien voor de persoon die het probleem van de lengtebepaling op zee op een afdoende wijze kon oplossen.

Een « Commissie voor de lengtebepaling » (Board of Longitude) werd ingesteld waarin zowel wetenschapslui als zeevarenden vertegenwoordigd waren. Een prijs van 20.000 pond werd uitgelooft voor diegene die het probleem van de positiebepaling tot binnen de 30 mijlengrens kon brengen, 15.000 £ als het binnen de 40 mijl en 10.000 £ als men het binnen de 60 mijlengrens kon houden. Het prijzenaandbod was van dien aard dat er enorm veel voorstellen binnen kwamen. De meeste waren echter onbruikbaar. De eerste 10 à 15 jaar na de instelling van de « Board » bracht geen nieuws op het gebied van de lengtebepaling. Een ganse reeks op fantasie-berustende of onrealiseerbare projecten werden stuk voor stuk naar de rommelkamer verwezen. Toch



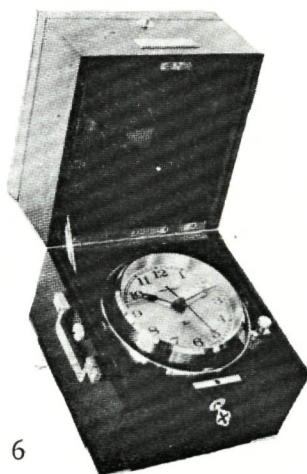
1 Duikers
polshorloge



4 400 dagen
Dekklok

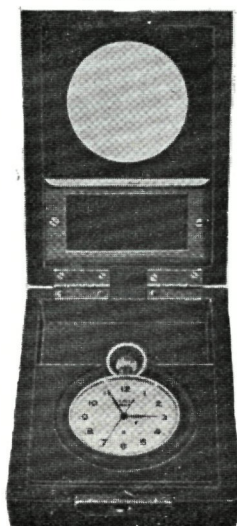


2 Polscronograaf
voor
navigators



Quartz
crystal
chronometer

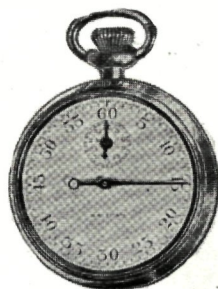
6



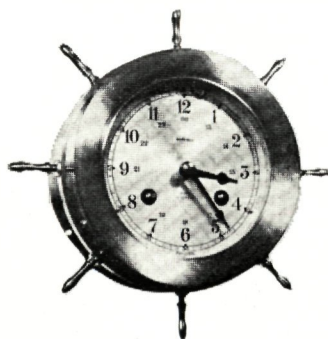
3 Observatie
horloge



7 400 dagen
Dekklok



5 Observatie-
horloge



8 Dekklok
die de
glazen slaat

werd enige vooruitgang geboekt, want nadat de Engelse Academy omstreeks 1725 een onderzoek deed naar een verbetering van zandloper en wateruurwerk, kwam er eindelijk beweging in de uurwerkmakerswereld.

Na verschillende ontwerpen die in Engeland en Frankrijk het licht zagen, komt aan de Engelse uurwerkmaker JOHN HARRISON de verdienste toe een tijdmetr te bouwen die op zee gebruikt kon worden met een minimum van fouten.

Als zoon van een timmerman in Yorkshire waar hij in 1693 te Foulby geboren werd was hij reeds zeer jong geïnteresseerd voor apparaten met raderwerk. Een getuigenis vertelt dat toen hij 6 jaar was en met de pokken in bed lag hij de grootste verlichting had van een uurwerk dat naast hem op het oorkussen lag te tikken.

Hij bleef geïnteresseerd in uurwerken en in 1713, nauwelijks 20 jaar, slaagde hij erin een bijna volledig houten uurwerk te maken.

Het duurde niet lang of John HARRISON werd een uurwerkmaker met een stevige reputatie in het noorden van Lincolnshire. Zijn jongere broer James werd zijn vennoot en zij werden uurwerk- en klokkenmakers en timmerlui.

Een eerste belangrijkste uitvinding van John kwam omstreeks 1726. Hij noemde het zijn «gridiron pendulum», gemaakt van staal en koperen stangen. Dit slingeruurwerk overkwam een van de grootste problemen waarmee ieder uurwerkmaker uit die tijd te maken had, nl. dit van de uitzetting der metalen bij temperatuurveranderingen.

Omstreeks die tijd hoorde hij van de «Board of Longitude» en de uitgeloopte som in verband met een ontdekking in de richting van de lengtebepaling. Hij vertrok voorzien van de nodige tekeningen en manuscripten naar Londen.

Hij keerde terug naar zijn broer in Barrow-on-Humber met het nieuws dat de Board of Longitude de vervaardiging van een chronometer tegemoet zag en bereid was deze aan de voorziene testen te onderwerpen.

Pas in 1735, vijf jaar later, hadden de twee broers hun eerste chronometer klaar. Hij werd geklasseerd als H.1. Voordat John naar London ging onderwierp hij zijn tijdmetr aan verschillende testen in een grote sloep, waarmee hij in alle weer de rivier Humber afzeilde.

Aangemoedigd door de goede resultaten bij deze proeven maakte hij zijn tweede reis naar London. De Commissie was verbaasd bij het zien van zijn werkstuk en achtte het een test waard. John scheep te met zijn H.1 in aan boord H.M.S. CENTURION voor een reis naar Lissabon, waarbij bleek dat zijn chronometer het zeer goed deed. De terugreis maakte hij aan boord van H.M.S. OXFORD en eens te meer deed de tijdmetr het uitstekend. Niet goed genoeg echter voor de perfectionistische ideeën van John Harrison, die besliste dat zijn instrument niet klaar was voor de volgende en uitgebreidere test op een reis naar de West-Indies.

Van de Board ontving hij 250 £ met de belofte van nog eens diezelfde som te krijgen als hij met zijn volgende chronometer klaar was.

John besliste te verhuizen naar London. Daar zijn broer in Lincolnshire wenste te blijven werd het succesvol partnership tussen de twee broers verbroken. John ging terug naar een lange reeks niet aflatende proefnemingen terwijl zijn broer een meer ontspannen leven als molenaar en klokkegieter tegemoet ging.

Gedurende de vier volgende jaren maakte John nog twee andere chronometers, die hij onderscheidelijk H2 en H3 noemde. Maar geen van beide beantwoorde aan zijn verwachtingen. In 1761 tenslotte, toen hij 68 jaar oud was, stelde hij zijn H4 voor aan de Board. Het had hem 30 jaar werk gekost om tot dit resultaat te komen en hij voelde dat hij nu de perfecte chronometer had. Hij was klaar voor de West-Indië test.

Het was een prachtig stuk vakmanschap, met een zilveren omhulsel en een speciale met diamanten bezette spiluitlaat met een afgeronde achterkant. De schijf was uit witte email en de achterplaat was getekend met «John Harrison and Son» (zijn zoon William) «A.D. 1759». De diameter van de plaat bedroeg 5 1/2 duim.

De H4 chronometer staat nu samen met zijn drie andere collega's de H1, H2 en H3 in het NATIONAL MARITIME MUSEUM van Greenwich.

De tijdmetr maakte indruk op de leden van de Board en zij vroegen om hem zo vlug mogelijk te testen. Ze beslisten echter dat John te oud was voor de reis en vroegen zijn zoon William om mee te gaan.

Zodoende zeilde William op 18 november 1761 aan boord van H.M.S. DEPTFORD van Portsmouth naar Jamaica met het levenswerk van zijn vader. Vijf maanden later keerde hij terug op H.M.S. MERLIN met een schitterend rapport over de prestaties van de chronometer. Het verschil in tijd bedroeg na 5 maanden, 1 min. 5 sec., wat in lengte leidde tot een fout van amper 18 mijl. Uiteraard was Harrison hiermee gemakkelijk gekwalificeerd voor de prijs van 20.000 £. Maar de leden van de Commissie waren geen impulsieve mensen en eisten meer testen. Harrison protesteerde heftig doch zonder succes, alhoewel hij hen zover kreeg dat ze hem 5.000 £ uitbetaalden.

De beslissende test werd pas in maart 1764 gemaakt toen William naar Barbados zeilde. Toen hij terug keerde had hij opnieuw schitterende uitslagen over de chronometer bij. Deze test was volgens de Board voldoende en zij riepen Harrison uit tot winnaar.

Dit wil echter niet zeggen dat hij daarvoor de volledige prijzenpot ontving. Zij gaven hem nog eens 5.000 £ met de belofte dat de rest zou volgen. Zodra hij de details had uitgelegd en de plannen van de chronometer had overgemaakt. Op de morgen van 23 augustus 1765 verliet John Harrison zijn woning in London om aan 7 mensen van de Board of Longitude zijn werk van 40 jaar uit de doeken te doen. Toch was nog 4 jaar en de persoonlijke interventie van Koning Georges III nodig alvorens de laatste betaling door de Commissie werd uitgekeerd.

Na een gans leven gewijd te hebben aan de 'tijd' stierf John Harrison op 24 maart 1776 in de gezegende ouderdom van 83 jaar. Hij zal in de zeevaartgeschiedenis bekend blijven als «Longitude Harrison».

Oorspronkelijk werden na de uitvinding van de chronometer in de voornaamste havens tijdseinstellen ingericht, waarmee de zeevarenden hun chronometer konden vergelijken. Hiervoor werd, alnaargelang de haven, op een nauwkeurig bepaald uur een kanon-schot afgevuurd, liet men gekleurde bollen vallen, of kon men de boordchronometer gaan vergelijken met het exemplaar in de depot.

Met de uitvinding van de radio gingen mettertijd ook deze systemen in belangrijkheid achteruit. Tegenwoordig heeft de zeeman, op zee zoals in haven, een ruime keus van tijdseinen gespreid over verschillende stations en over de ganse dag. Hij hoeft enkel maar af te stemmen op de goede golflengte en klaar is kees. Meestal vergelijkt hij de aanduiding van zijn tijdmetre met G.M.T. (GREENWICH MEAN TIME) de middelbare tijd van Greenwich.

Het bedrag dat een tijdmetre in een willekeurig tijdsverloop vóór of achter loopt bij de GMT, heet het **verloop van de tijdmetre**.

Het verloop per middelbaar etmaal heet de **gang van de tijdmetre**. De gang hangt voor een bepaalde tijdmetre hoofdzakelijk af van de temperatuur. Door herhaalde vergelijking van de tijdmetre met de juiste middelbare tijd, kan die gang voor verschillende temperaturen bepaald worden. De wijzers van een tijdmetre worden aan boord nooit verzet. De aanwijzing van de tijdmetre is dus in het algemeen niet gelijk aan de middelbare tijd GREENWICH.

Het verschil tussen de aanwijzing van de tijdmetre en de juiste middelbare tijd GREENWICH, heet de **stand van de tijdmetre**. De stand verandert per etmaal met een bedrag, dat gelijk is aan de gang van de tijdmetre in dat etmaal.

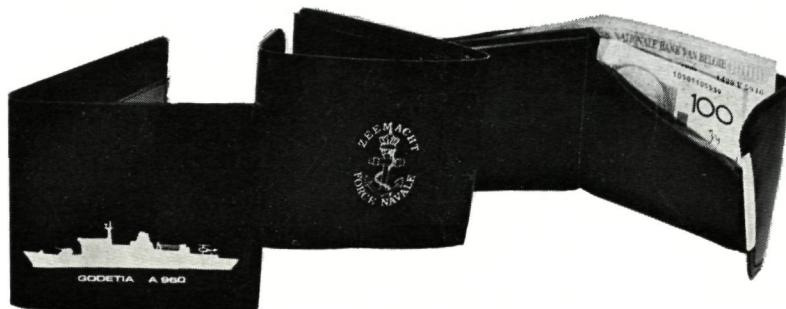
Nog even een woord over de tijdseenheid. Als tijdseenheid werd aanvankelijk de seconde, als zijnde het 86.400ste deel van de middelbare zonnedag, aangenomen. Bij het in gebruik nemen van kwarts-kristal oscillators schonk deze definitie geen vol-doening meer en werd op de International Astronomical Union 1956 de seconde gedefinieerd als het 1/31.556.925.9747ste deel van het tropisch jaar op 0 januari 1900 om 1200 E.T. (Ephemerische Tijd, een uniforme astronomische tijdschaal onafhankelijk van de aardrotatie) Met de ontwikkeling van de atoomklokken, die een nauwkeurigheid hebben die de $1/10^{11}$ (1 microseconde per dag = 0,000.0001) benadert en die niet onderhevig zijn aan de seculaire schommelingen van kwartskristal oscillatoren, wordt de controle van de tijdsbasis waarop het tijdsein berust nog nauwkeuriger. De seconde werd gedefinieerd (en later aanvaard door het Système International des Unités) in atoomtermen als zijnde gelijk aan een frequentie van 9.192.631.770 Hz. van de overgang tussen 2 hyperfijne niveau's van het Caesium 133 atoom in basistoestand. Deze waarde, vastgelegd in een driejarige periode (1955-58), werd beschouwd als deze welke de vroeger vastgelegde E.T. - eenheid het dichtst benaderde.



Z.M. BRIEFHOUDER



PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart smalle-ler, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs : 60,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten : 15,- Fr.

Andere opdrukken zijn mogelijk maar wel per bestelling van minimum 100 stuks.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.
Prix : 60,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi : 15,- Fr.

D'autres impressions sont possibles, mais par commande de 100 pièces.

maritiem panorama - panorama maritime

door Henri ROGIE

Hoe de maritieme goederentrafiek in onze twee kusthavens evolueerde tijdens het 1ste semester 1980 vernemen wij in onderstaande bijdrage tot ons maritiem panorama.

OOSTENDE

Zopas ontvingen wij de eerste cijfers m.b.t. de zee-goederentrafiek van de Oostendse handelshaven gedurende het voorbije halfjaar. Wat onmiddellijk opvalt, is de forse stijging van het afvoercijfer vergeleken bij het overeenstemmend semester van vorig jaar. De ingescheepte tonnages zijn inderdaad meer dan verdubbeld dank zij de gunstige cijfers geboekt door de Ro/Ro-trafiek van de Schiaffino-lijn op Dover.

Ook de lossingen per zeeschip boeken vooruitgang want grintsoorten, chemische produkten en Ro/Ro-goederen publiceren ruime winstcijfers. Samengevat kunnen wij de evolutie van het maritieme goederenverkeer tijdens de eerste zes maanden van huidig jaar aldus voorstellen :

Oostende 1-06/1980	Absolute hoeveelheden	Groei
Aanvoer	803.525 t	+ 16 %
Afvoer	170.043 t	+ 146 %
Totaal	973.568 t	+ 28 %

De progressieve trend van het zeegoederenverkeer is nu echter niet zo scherp afgetekend als tijdens de eerste drie maanden van het jaar. Toen luidde de trimestriële balans inderdaad + 40 % voor de aanvoer, en + 238 % voor de afvoer. Import van petroleumderivaten en export van chemische meststoffen zijn immers fel verminderd in de laatste maanden. Meer details hierover lezen wij in volgende rubrieken.

Aanvoercijfer met 111.000 ton of ruim 16 % gestegen

De 803.525 ton goederen ingevoerd tijdens het 1ste semester 1980 betekenen dus een meerwaarde van 16 % t.o.v. de equivalente periode van vorig jaar. In absolute cijfers is dit 111.793 ton en om dit resultaat te behalen moesten 585 koopvaardischepen gelost worden in de 3 dokken van de stadshaven.

Onderstaande tabel resumeert de evolutie van de 4 voornaamste aanvoertrefieken. We merken dadelijk dat vooral Ro/Ro-goederen en grintsoorten voor de 16 %-meerwaarde van het globale importcijfer gezorgd hebben. Petroleumderivaten boeren immers achteruit en dit is ook het geval met de kleinere trafieken van houtsoorten, schroot, stukgoed, vee en vismeel. Chemische produkten boeken een lichte vooruitgang alsook de meststoffen en vlasleem bij de kleine trafieken. Aldus samengevat :

Aanvoer 1-06/1980	Absolute hoeveelheid	Groei
Grintsoorten	496.761 t	+ 23 %
Petroleumder.	133.007 t	- 22 %
Chemische prod.	83.625 t	+ 5 %
Ro/Ro-goederen	62.600 t	nieuw

Afvoercijfer stijgt met 101.000 ton of eventjes 146 %

Onze inleiding legde de nadruk op de uitzonderlijke prestaties van de afvoertrafiek : 170.043 ton in globo, hetzij 146 % of ruim 101.000 ton meer dan tijdens het 1ste halfjaar 1979. Ook hier zijn de Ro/Ro-goederen van de Schiaffino Freight Ferries doorslaggevend voor het geboekte bonus. Deze nieuwe lijn op Dover startte in juli 1979 en vergelijkende gegevens zijn dan ook onbestaand.

Wijzen wij verder op de belangrijke meerwaarde van de chemische produkten alsmede de landbouwprodukten die slechts 600 ton hadden geboekt in 1979. Voor de vier belangrijkste exporttrafieken krijgen wij dus volgend overzicht :

Afvoer 1-06/1980	Absolute hoeveelheid	Groei
Ro/Ro-goederen	94.080 t	nieuw
Chem. meststoffen	25.189 t	- 40 %
Chemische prod.	13.784 t	+ 46 %
Landbouwprod.	14.735 t	—

Jetfoildienst Oostende - Londen vervoerde reeds 36.720 passagiers

Een laatste woord over de behaalde resultaten bij de nieuwe Jetfoildienst op Londen, sedert 29 februari 1980 uitgebaat door P & O Ferries vanuit het Vuurtorendok van de Oostendse stadshaven.

Voor de eerste commerciële overvaart van de «Jeffery One» en de «Flying Princess» op 29 februari scheepden te Oostende 161 passagiers in. en ontscheepten er 157. Voor de maand maart beliepen deze cijfers respectievelijk 4.324 en 4.377. De eerste trimestriële balans bracht dan ook een totaal op van 9.019 vervoerde passagiers.

Wat nu de statistieken betreft eind juni opgesteld, resumeren wij die als volgt. Alhoewel het beslist tó vroeg is om over het rendement van de nieuwe kanaaldienst te oordelen, merken wij een lichte vooruitgang van de trafiek tijdens de maanden april, mei en juni, al bedraagt het gemiddeld bezettingscoëfficiënt slechts 57 passagiers per over-

vaart.	Overvaarten	Passagiers
Oostende 1-06/1980	jetfoils	
In	318	18.479
Uit	317	18.241
Totaal	635	36.720

ZEEBRUGGE

Voor het 1ste kwartaal 1980 luidde de balans van de Zeebrugse maritieme goederentrafiek: + 23 % bij aanvoer en - 0,8 % bij afvoer. Nu de cijfers voor het voorbije halfjaar gekend zijn, merkt men een verdere regressie van de afvoer, nl. - 1,8 %, terwijl het expansieritme van de import slechts + 4,7 % beloopt. Ro/Ro-goederen en petroleumderivaten bleven immers een duidelijke regressieve trend vertonen.

Een gelijkaardige evolutie hadden wij te Oostende vastgesteld. Alhoewel de cijfers er vrij gunstig waren voor de eerste zes maanden van dit jaar, was toch een afgetekende regressie van het expansieritme opgetreden gedurende het 2de trimester en dit gold zowel voor aan- als voor afvoer. Wat Zeebrugge betreft, brengen wij onmiddellijk een overzicht van de geboekte resultaten. Ten opzichte van het 1ste kwartaal is het groeiritme van de import fel gedaald, terwijl het exportcijfer verder achteruit boert :

Zeebrugge 1-06/1980	Absolute hoeveelheid	Groei
Aanvoer	5.403.244 t	+ 4,7 %
Afvoer	2.081.834 t	- 1,6 %
Totaal	7.485.078 t	+ 2,8 %

In absolute cijfers uitgedrukt, steeg de maritieme aanvoer met ruim 242.000 t (+ 4,7 %) t.o.v. het overeenstemmend semester van 1979, terwijl de afvoer met 36.200 t regresseerde (- 1,6 %). Hoe dit resultaat bereikt werd, ontleden wij zeer beknopt in volgende rubrieken.

Mindere aanvoer van petroleumderivaten en containergoederen

Voor het 1ste trimester 1980 bedroeg het expansieritme van de maritieme aanvoer 23 % en voor het eerste trimester slechts 4,7 %. Volgende tabel toont ons in welke mate de regressie van de import zich over de 6 bijzonderste aanvoertrafiekten verspreidt. De groeiritmes zijn berekend t.o.v. de overeenstemmende periode van 1979 :

Aanvoertraf.	1ste trim. 1980	1ste trim. 1980
Ruwe aardolie	+ 44 %	+ 9 %
Bouwmaterialen	+ 62 %	+ 19 %
Ro/Ro-goederen	- 10 %	+ 2 %
Containergoed.	+ 8 %	- 8 %
Petroleumderiv.	- 25 %	- 24 %
Steenkolen	+ 70 %	+ 35 %

Met uitzondering van de Ro/Ro-goederen is het expansieritme degressief over de hele lijn. Dit is bijzonder duidelijk voor de import van ruwe aardolie, bouwmaterialen en steenkolen. Voor wat nu de tonnages betreft geboekt in het voorbije half jaar, verwijzen wij naar onderstaande tabel. T.o.v. 1979 zijn de containergoederen en vooral de petroleumderivaten vrij regressief. Alle andere trafiekten boeken vooruitgang alhoewel hun groeiritme sterk is gedaald zoals voorheen aangetoond :

Aanvoer 1-06/1980	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Ruwe aardolie	2.497.597 t	+ 9 %
Bouwmaterialen	1.147.081 t	+ 19 %
Ro/Ro-goederen	974.018 t	+ 2 %
Containergoed.	558.892 t	- 8 %
Petroleumderiv.	290.252 t	- 24 %
Steenkolen	228.946 t	+ 35 %

Ro/Ro-goederen en petroleumprodukten in regressie bij de afvoer

Het afvoercijfer van de Zeebrugse zeegoederentrafiek daalde dus met 1,8 % t.o.v. het 1ste halfjaar 1979. Voor het eerste kwartaal van huidig jaar beliep de achteruitgang slechts 0,8 %. Ook hier merkt men derhalve een minder gunstige evolutie. Volgende tabel illustreert duidelijk deze negatieve trend voor wat de 4 voornaamste exporttrafiekten betreft :

Afvoertraf.	1ste trim. 1980	1ste sem. 1980
Ro/Ro-goederen	- 18 %	- 4 %
Containergoed.	+ 12 %	+ 4 %
Kooks	+ 102 %	+ 6 %
Petroleumderiv.	- 19 %	- 15 %

Qua gerealiseerde tonnages geldt nu volgend overzicht. Ro/Ro-goederen en petroleumderivaten blijven een negatief expansiecoëfficiënt vertonen, terwijl kooks en containervracht een verminderd groeiritme kenden tijdens het 2de trimester van huidig jaar :

Afvoer 1-06/1980	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Ro/Ro-goederen	1.169.597 t	— 4 %
Containergoed.	538.108 t	+ 4 %
Kooks	198.192 t	+ 6 %
Petroleumderiv.	125.611 t	— 15 %

In globo ruim 206.000 ton
meer zeegoederenverkeer, hetzij 2,8 %

Alhoewel de maritieme export verder achteruit boerde, kon dank zij het positieve aanvoercijfer een batig saldo van ruim 206.000 ton worden geboekt. Dit vertegenwoordigt een globaal groeipercentage van 2,8 % t.o.v. het eerste semester 1979.

Samengevat was de evolutie van de trafiek gunstig voor de bouwmaterialen, de ruwe aardolie en de steenkolen. Daartegenover was de toestand regressief voor Ro/Ro- en containergoederen, alsook voor petroleumprodukten. Een laatste tabel brengt de evolutie van de scheepvaartbeweging tijdens de beschouwde periode :

Aang. Zeeschepen 1-06/1980	Aantal	Groei
Ferries	3.075	+ 9 %
Containerschep.	343	— 1 %
Tankers	239	— 24 %
Cargo's	1.009	+ 6 %
Totaal	4.666	+ 5 %



NIEUW!

NOUVEAU!



Deze modieuze T-SHIRT « BELGIAN NAVY » is te bekomen in vier maten : Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs : 250,- fr. B.T.W. inbegrepen.
Verzendingskosten : 25,- fr.

Cet élégant T-SHIRT « BELGIAN NAVY » peut être obtenu en quatre tailles : Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix : 250,- Fr. T.V.A. incluse.
Frais d'expédition : 25,- Fr.

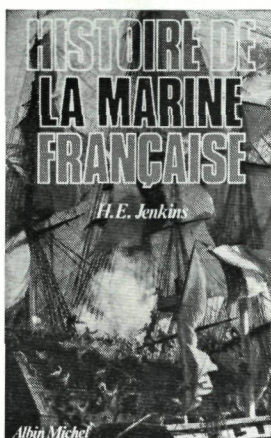


CMB THE BELGIAN LINE
OFFERING WORLDWIDE SHIPPING
SERVICES

CMB St. Katelijnevest, 61
Tel.: (031) 34 05 05

B-2000 Antwerpen
Telex AMIAN 31 366

BIBLIOGRAFIE - BIBLIOGRAPHIE



E.H. Jenkins, « Histoire de la marine française »
Editions Albin Michel, Paris 1977, 415 p., F 527.-,
traduit de l'anglais par Raymond Albeck de « **A history of the french navy from its beginning to the present day** » Edit. Macdonald & Jane's, London 1973.

Né en 1897, l'auteur est diplômé et professeur d'histoire du Queen's College Oxford University après avoir servi dans la Royal Navy durant la Première Guerre mondiale. Sa belle étude, qui couvre quatre siècles de fortunes et d'infortunes de la marine française est d'une remarquable impartialité ce qui, lecture terminée, en fait comprendre la conclusion érigée en préface : « La France n'a pas eu beaucoup de raison d'avoir honte de sa marine. La marine française, à juste titre peut avoir quelque raison d'avoir honte de la France ».

Dans la courte introduction résumant l'état de la navigation sous les divers règnes avant l'arrivée de Richelieu, le premier désavantage se fait déjà jour par l'obligation de maintenir de tous temps les deux flottes du Ponant et du Levant. Nous suivons en détail la réalisation stupéfiante de « la Royale » dont malheureusement l'administration était trop puissante devant la partie navigante. Rivalité et jalousie entre « la plume » et « l'épée » avec la faiblesse supplémentaire de l'une de ses pires tares consistant à ne confier le commandement à la mer qu'à la noblesse, l'obligeant un jour à anoblir Abraham Duquesne, un roturier de la marchande, pour lui permettre d'accéder au rang d'amiral. (p. 28). Aux fondations de l'Empire jetées par Richelieu suivront les vaches maigres et l'effondrement de la marine que Colbert, heureusement détenteur des cordons de la bourse et l'un des plus grands administrateurs de tous les temps, parviendra à sauver pour protéger le commerce et créer l'Inscription Maritime afin d'obtenir des équipages.

L'ouvrage décrit ensuite les batailles sur mer depuis les guerres de Hollande jusqu'à celles de l'Empire en passant par le lamentable chaos provoqué par la Révolution racontant ainsi la carrière des grands hommes attachés à la marine. Il en découle que le sort du pays se jouera finalement toujours sur terre laissant la marine à court d'argent et d'hommes, second handicap majeur.

Marin marchand devenu militaire d'occasion par la grâce (?) de circonstances de guerre, je ne puis résister au plaisir d'extraire l'une et l'autre des perles dont l'auteur émaille son récit... « La plume » considérait « l'épée » (les officiers combattants) comme des va-t-en guerre sans cervelle qui n'avaient qu'à exécuter les plans préparés par les intellectuels du service, tandis que « l'épée » supportait mal d'être dirigée par des terriens qui ne connaissaient pas grand-chose aux choses de la mer » (p. 129). A quoi s'ajoutait encore l'infatuation des nobles qui méprisaient les « officiers bleus » venant de la marchande. Il mettra d'autre part ceux-ci à leur place écrivant « ... qu'ils étaient capables de mener assez sûrement un navire d'un port à un autre, mais qu'il y avait beaucoup plus d'exigences à remplir dans une marine de guerre, avec ses manoeuvres collectives, son artillerie, ses signaux et la discipline de ses équipages » (p. 243).

A noter le chapitre de la remarquable révolution navale débouchant sur le triomphe de la vapeur, de l'hélice et de la construction en fer dans laquelle la France devait plus d'une fois prendre la tête dans cette course maritime vers la colonisation où, sous Napoléon III, la flotte française était au moins l'égale de la flotte anglaise pour retomber dans le manque de crédits lorsque finalement, de 1925 à 1939, le gouvernement français se préoccupa de faire renaître une marine puissante. A ce sujet Jenkins écrira de Darlan « ... en dix ans il tira la marine française de l'apathie qui la paralysait, lui restitua sa confiance et sa fierté en lui donnant une unité et un enthousiasme qui lui manquaient depuis longtemps » (p. 376).

L'occupation de la France provoquera la tragédie finale de cette marine qui restera loyale envers son gouvernement après avoir accompli des prodiges pendant la retraite, conduira son ancien allié à couler une partie de ses navires, ses amis américains écrasant l'autre ensuite pour voir se suicider pitoyablement ce qu'il en resta à Toulon. (p. 409).

Le beau livre de Jenkins constitue, par sa précision et son ampleur, cartes et plans à l'appui, un document de référence inégalable pour tout lecteur intéressé à l'histoire aussi bien de la France que de sa marine et, faut-il le dire, indispensable à l'officier de marine quelque peu désireux de retourner aux sources de sa profession.

Il est vraiment dommage, qu'à l'instar des ouvrages anglais de ce genre, aucune illustration ne vienne orner une étude aussi fouillée complétée par l'habituelle table de références et de sources bibliographiques.

J.C. Bötting

HET MILITAIR HOSPITAAL VAN BRUSSEL

1140 - Brussel, v.z.w. Acta Belgica, M.S. Kwartier Koningin Elisabeth, Everestraat, 400,- fr.

De v.z.w. Wetenschappelijke Vereniging van de Militaire Medische Dienst publiceerde kortelings een studie volledig aan het militair hospitaal van Brussel (Kroonlaan) gewijd.

Twee redenen brachten de auteurs tot het schrijven van dit werk : het bijna honderdjarig bestaan van dit hospitaal enerzijds en de nakende evacuatie naar het nieuw hospitaal te NEDER-OVERHEMBEEK, anderzijds.

Hun bevindingen worden thans gepubliceerd in boekvorm. Naast originele oude en recente foto's, die als illustratie dienen, kan de inhoud van hun werk, als volgt, beknopt weergegeven worden : de voorgeschiedenis, de aanleiding tot het bouwen van het militair hospitaal, een beschrijving van het hospitaal bij zijn voltooiing in 1888, de hospitaalzusters, de Applikatieschool van de Gezondheidsdienst, de verbouwingen en aanpassingen in de loop der tijden, enkele markante periodes (wereldoorlogen, dokterstakingen).

Het boek omvat een honderdtal pagina's met artikels afwisselend in het Nederlands en in het Frans. E.V.H.

NIEUWE ANTWERPSE MONOGRAFIE STELT MENSELIJKE INBRENG CENTRAAL

« De technologische revolutie van de jongste decennia is er gelukkig niet in geslaagd de mens uit zijn centrale positie in het havengebeuren te verdringen. Met de flexibiliteit die de mens eigen is, heeft die zich weten aan te passen aan de mutaties die zich in de haven en de verkeersstromen hebben voorgedaan. »

Deze stelling vormt het centrale thema van een nieuwe monografie die door de Groepering der Havenbelangen van Antwerpen, in samenwerking met diverse openbare- en privé-haveninstanties, werd uitgegeven. Er wordt in aangetoond dat Antwerpen, dank zij de inzet van een uitgebreide ploeg specialisten die zorg dragen voor het flexibel functioneren van alle grote havenfuncties (transport en overslag, opslag en distributie, handel en industrie), uitgroeide tot een eersterangs wereldhaven en één van de belangrijkste pijlers van de Belgische economie.

Bij het samenstellen van de brochure werd bijzondere aandacht besteed aan de vormgeving (ze bevat een 70-tal kleurenfoto's en kaarten) en de tekst werd derwijze uitgewerkt dat, steeds met de menselijke inbreng als leidraad, alle havenactiviteiten belicht worden.

Deze monografie van Antwerpen, die gecompleteerd wordt met een gedetailleerd havenplan en een bijlage met statistische informatie over de haventrafieken, -uitrusting en -infrastructuur, vormt een betrouwbare gids voor het havengebeuren.

De brochure is te bekomen door overschrijving van 130 BF op de postrekening nr. 000-0155823-41 van de Groepering der Havenbelangen van Antwerpen, met vermelding « Nieuwe Monografie van Antwerpen » plus de gewenste taalversie (beschikbaar in het Nederlands, Frans en Duits).

Leraars aardrijkskunde of leerkrachten waarvan de lessen rechtstreeks of onrechtstreeks betrekking hebben op het transport van goederen, kunnen .md.v. een gele briefkaart een gratis exemplaar aanvragen bij de Groepering der Havenbelangen, Brouwersvliet 33, bus 5, 2000 Antwerpen.

E.V.H.

heet uit de pen...
kartoens van



W. LIEVENS, « Heet van de pen » (katoenboek) 250,- F.

William Lievens die zich als grafisch kunstenaar reeds eerder manifesteerde, is de jongste tijd meer en meer de weg van katoenist opgegaan. Diverse tijdschriften nemen graag kartoens van William op. Zelfs de nationale pers heeft hem reeds ontdekt, en dat is heel wat, want daar houdt men het nogal vaak bij « beroemde » buitenlandse katoenisten. William zal ook wel de enige katoenist zijn uit onze streek die het tot de finale bracht in de befaamde Katoenwedstrijd van Heist. Dus, William kan, en dat bewijst hij nu nog al eens in zijn pas uitgegeven boekje, waarin reeds eerder gepubliceerde naast nieuwe kartoens werden opgenomen. Lievens weet zeer raak een gebeurtenis in beeld te brengen, op zulkdanige manier dat er altijd een glimlach bij te pas komt. Hij doet niet mee met de rage van de « zwarte humor », hij kwetst niet, hij weet te ontroeren. Hij weet ook onmiddellijk in te pakken op een aktualiteit, op een situatie, overigens noodzakelijk voor iemand die aan persorganen meewerkt. Spijtig dat er niet enkele van zijn « Zeemacht-kartoens » bij waren...

Bij sommige van zijn kartoens komt nog wat meer de tekenaar dan de katoenist naar buiten, maar dan nog blijven het prettige of scherpzinnige uitbeeldingen. Het boekje werd zeer verzorgd uitgegeven. Terloops mag gezegd dat William Lievens als opvoeder werkzaam is bij het Koninklijk Werk « Ibis » te Oostende.

Het was tijdens een gezellige bijeenkomst in het Vossenhol te Stene, dat de Oostendse Persclub kennis mocht maken met het katoenboek van haar lid William Lievens.

Te bekomen bij William Lievens, Oud Vliegenveld 23, 8400 Oostende voor 250 fr op banknr 384-0261643-20.

E.V.H.

Roger PLANCHAR « Promenades au bord de la guerre » Editions Dricot, place de la résistance 12, 4020 Liège-Bressoux - 392 pages - 16 photo's hors texte - 450,- F chez l'auteur 000-0238390-61, Italiëlei 84/12 - 2000 Antwerp.

La première partie de l'ouvrage « Promenades au bord de la guerre » est un recueil anecdotique d'événements de guerre vécus par l'auteur et ses frères dans notre bonne ville de Liège.

Depuis le 10 mai 1940 jusqu'à la libération, le récit passe des dix-huit jours aux bombardements

américains du Val-Benoît, d'un séjour forcé derrière les grilles de la Citadelle aux vallons condruziens à la recherche de ravitaillement, des expéditions du Corps des Cadets de Marine, battant fièrement nos trois couleurs tout au long de l'occupation allemande, jusqu'aux moments exaltants de la résistance et de la libération.

Cette première partie se termine à la Noël 1944, au cours des tragiques journées qui firent courber le dos aux Liégeois, dans une courageuse résistance aux coups aveugles des bombes volantes.

Le second volet des « Promenades au bord de la guerre » constitue un témoignage inédit de la vie des 1.200 volontaires de guerre « d'après la libération » dans les camps d'entraînement et à bord des navires de Sa Gracieuse Majesté britannique. Les anciens de la Section Belge de la Royal Navy y retrouveront les ports d'Angleterre, d'Ecosse et d'Irlande, les « HMS ROYAL ARTHUR », « HMS DRAKE », « HMS VALKYRIE » et bien d'autres encore, ainsi que les escales en Allemagne, occupée et vaincue, au Danemark, en Lettonie et aussi dans le Grand Nord, en Russie de Staline.

L'AUTEUR

Né le 5 janvier 1925 à Namur, où son père, officier d'infanterie tenait garnison, Roger Planchar a passé toute son enfance ainsi que les autres années d'occupation à Liège.

Ancien cadet du Corps des Cadets de Marine, résistant armé (Armée Secrète), volontaire de guerre à la Section Belge de la Royal Navy, diplômé au long Cours de l'Ecole Supérieure de Navigation Maritime (Anvers), il devient officier à la Force Navale belge où il sert à bord de frégates et de dragueurs de mines jusqu'en 1952.

Passé dans les cadres de réserve, il accède au grade de capitaine de frégate et commande durant sept ans l'escadrille de dragueurs de mines de réserve, à partir de la base de Kallo, près d'Anvers. Il fut président national de l'Association des Officiers de Réserve à la Force Navale. Il est également chroniqueur maritime « free lance » dans des quotidiens et revues maritimes.



goekint

een naam die
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende
tel. 80 28 01

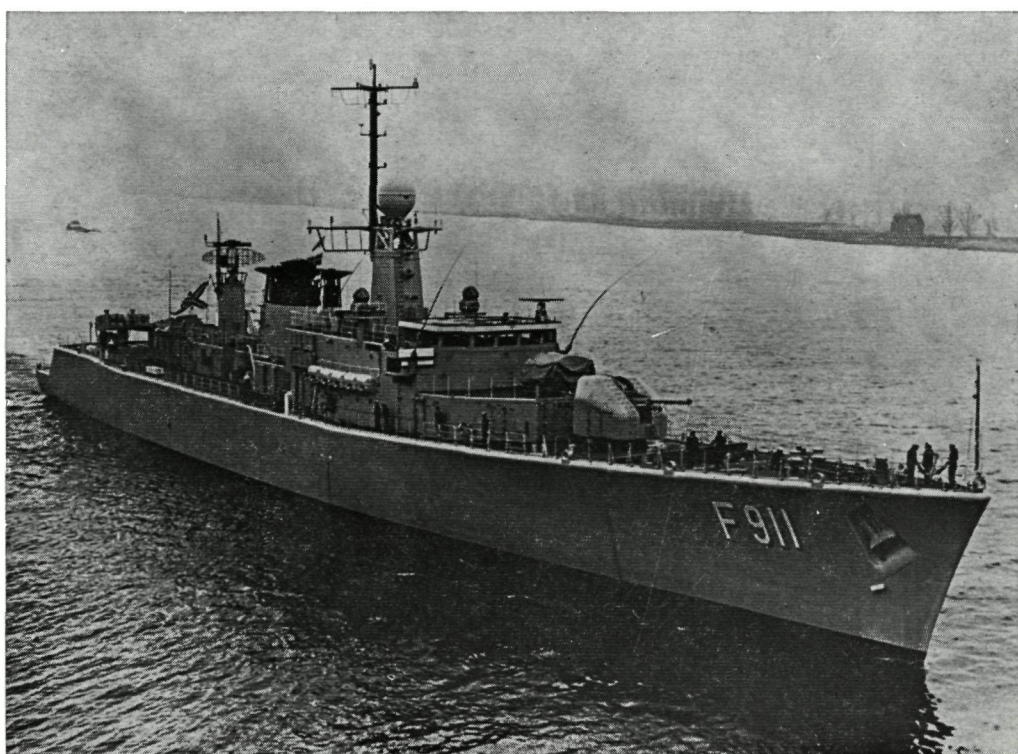
Avez-vous déjà la

«Cravate force navale» ?

Hebt U reeds een

«Zeemachtdas»

BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN

De zee en de kunst

Ed. DUBAR & A.P. Henri SCHAEF

door Norbert HOSTYN, Lic. Kunstgeschiedenis

Sta me toe, geachte Neptunus-lezer, aan het begin van deze bijdrage u in 't kort een overzicht te schetsen van de eerste generatie Belgische marineschilders der vorige eeuw: een overgangsfiguur van de 18e naar de 19e eeuw was Balthasar SOLVYNS, ons equivalent voor Joseph VERNET of de OZANNE's uit Frankrijk. Na hem is er een tijdje niets, tot we met Louis VERBOECKHOVEN, François MUSIN, P.J. CLAYS, Egide LINNIG, Ed. DUBAR & Henri LEHON een reeks marineschilders hebben die we als « romantische realisten » kunnen bestempelen. Zij waren werkzaam in de eerste helft der eeuw en de eerste decennia na 1850. Van hen zou alleen CLAYS een evolutie naar een vrijer realisme doormaken.

Met MUSIN, VERBOECKHOVEN, CLAYS & LINNIG en LEHON maakten we al vroeger kennis; en van DUBAR is té weinig geweten om er een aparte bijdrage mee te stofferen.

x x x

Ed. DUBAR wordt heel summier vermeld in de oudere naslagwerken van IMMERZEEL & SIRET; bij BENEZIT staat hij als « Hollandse School » geklasseerd. Meer uitleg wordt niet verstrekt.

DUBAR zou in elk geval tussen 1836-1842 te Brussel werkzaam geweest zijn als marineschilder. Ik vond hem inderdaad enkele keren in de catalogi van de Brusselse Driejaarlijkse Salons terug:

1836: Een baken bij ondergaande zon

1839: Gezicht op de Vlaamse kust

In het Salon 1839 waren het overigens vooral de buitenlandse marinisten die de toon aangaven: GUIDIN, LEPOITEVIN, MOREL-FATIO & WALDORP.

Nu een kleine hypothese van mezelf, die ik echter met geen bewijzen weet te staven: genoemde Ed. DUBAR zou wel eens kunnen te vereenzelvigen zijn met de man die in de vijftiger jaren in de Oostendse kapellestraat een drukkerijtje en een winkel van prenten en Oostende-souvenirs (gravures & litho's) openhield, en die zich in de jaren 1860 in dezelfde stad ook als beroepsfotograaf ontpopte.

Zo ja, dan is Ed. DUBAR wellicht ook te vereenzelvigen met de mysterieuze DUBAR die in alle J. ENSOR biografieën opduikt als een van diens vroegste leermeesters, maar waarover alle ENSOR-biografen, bij gebrek aan gegevens, verder wijselijk zwijgen. Zoeken naar meer gegevens over DUBAR

staat gelijk met zoeken naar de legendarische speld in de al even legendarische hooiberg. Daarvoor ontbreken de nodige sleutel-data.

x x x

Aan de rij van hoger genoemde kunstenaars kan ik nu een zevende belangrijke figuur toevoegen: Aimé P. Henri SCHAEF, en over hem handelt de rest van deze bijdrage.

A.P. Henri SCHAEF werd op 3 januari 1826 te Mechelen geboren. Het gezin SCHAEF vestigde zich al in 1828 te Antwerpen. Even situeren: ten tijde van de Belgische Omwenteling, het bombardement van Antwerpen door Generaal CHASSE en de historie met VAN SPEYCK en diens kanoneerboot, waarover jaren later nog gesproken werd te Antwerpen, was SCHAEF nog een kleuter.

In 1838 vatte Henri SCHAEF zijn leerjaren aan de Antwerpse Academie aan. In diezelfde tijd was ook Egide LINNIG, die andere miskende marineschilder leerling aan hetzelfde instituut.

Schilderen was echter niet SCHAEF's hoofdactiviteit: hij doorliep tevens een militaire carrière, net als Henri LEHON. Vandaar dat we ook hem door de jaren heen op de meest diverse plaatsen terugvinden: In 1840 als luitenant van het 4e Linierregiment woonachtig in de Korte Dagstraat 10 te Gent, in 1849 in de Vrijhavenstraat 1 te Oostende, in 1855 is hij Kapitein van het 6e Linierregiment en woont hij in de Kerkhofstraat 7 te Mechelen, in 1857 vinden we hem in de Faubourg Saint-Laurent 39 te Liège, in 1861 in de Stoofstraat 12 te Antwerpen en in 1862 in de Brabantstraat 145 te Brussel...

Van 1848 af was SCHAEF een geregelde deelnemer aan de Driejaarlijkse Salons van Brussel, Antwerpen & Gent, en aan kleinere salons in provinciesteden. Zijn inzending naar het Salon 1840 te Antwerpen, een « Staketsel te Antwerpen tijdens het tewaterlaten van een schip » is de vroegste die ik kon acherhalen. 15 jaar oud was SCHAEF toen!

Dan is het een hele tijd wat stiller, tot we hem in 1848 tijdens het Driejaarlijks Salon te Brussel tegenwoordig zien met een « Marine - schip zijn loods afzettend ». Een werk met dezelfde titel kwam het jaar erop voor tijdens het Salon te Antwerpen.



SCHAEP (Foto blz. 36 - boven)

« Marine met kleine vissersboot »

(Knokke-Paris, BERKO ART GALLERY)

Enkele vissers in hun schuit, in de monding van een grote rivier. Het net is uitgeworpen, een visser steekt zijn vinger in de wind... Realiteit van toen, tot pittoreske romantiek geworden.

SCHAEP (Foto blz. 36 onder)

« Schipbreukelingen voor de kust »

(Knokke-Paris, BERKO ART GALLERY)

Ook dergelijke scènes waren eens harde realiteit ; voor SCHAEP en zijn eigentijdse bewonderaars was het allicht niet meer dan een vlot, decoratief onderwerp, om zonder betrokkenheid te bewonderen in het luxueuze kader van een burgersalon. Maar wat een picturale kwaliteiten !





« Een reddingsboot komt een schip in nood ter hulp »

(Antwerpen Kunsthandel Willy DE JONGE)

Een ander mooi voorbeeld van SCHAEPS stormscènes, het geheel vol dramatische beweging, de ontstulmige zee vol transparantie, de hemel van een uitzonderlijk lichteffect. De kwaliteiten van dergelijke werken plaatsen SCHAEPS meteen op gelijke hoogte als zijn Engelse collega's John MOORE OF IPSWICH (1820-1902) & Richard BRYDGES BEECHEY (1808-1895).

Volgt nu een chronologische opsomming van enkele belangrijke schilderijen van SCHAEPS :

- Herinnering aan Antwerpen (Salon 1852, Antwerpen)
- Zeeslag (Salon 1855, Antwerpen)
- Margate op de Thames & Misteffect - Herinnering aan Holland (Salon 1855, Mechelen)
- Dok te Antwerpen (Salon 1857, Brussel)
- Dok te Antwerpen en Terugkeer van de visvangst gezien vanop de Rede van Oostende (Salon 1857, Mechelen)
- Bezoek aan het gestrande schip (1861, Spa)
- Herinnering aan de Schelde te Antwerpen (1862, expo-tombola ten voordele van de werklozen, Gent)

SCHAEPS overleed te Antwerpen op 6 juni 1870.

Tot nu toe zag ik hoogstens een zestal schilderijen van SCHAEPS ; enkele andere zijn me via foto's gekend. Wat ik zag, waren allemaal hyper-romanti-

sche marines met de klassieke thema's als daar zijn: stormzee met woest golvenspel, schipbreuken... doorgaans in een zeer gedegen techniek uitgevoerd. Zijn « Schipbreuk » van 1857 in het K.M.S.K. te Antwerpen is daar een prachtig voorbeeld van. Het felt dat vele schilderijen topografisch te situeren zijn, geven ze meteen ook het cachet « realistisch » mee. Vandaar de term « romantisch realisme ».

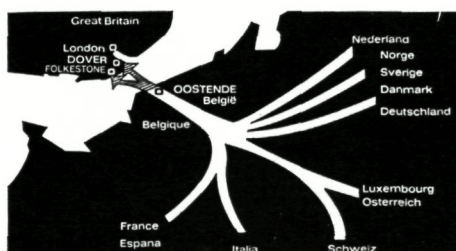
Volgende openbare verzamelingen bezitten werk van SCHAEPS :

- Antwerpen, K.M.S.K. (« Schipbreuk » 1857). Hangt in het Gerechtshof.
- Brussel, Kon. Bibliotheek-Prentenkabinet (« Marine » 1861)
- Brussel, K.M.S.K. van België (« Vissersboten voor een hollandse stad » 1858 & « Schipbreuk » 1858 ; beide aquarellen)
- Oostende, M.S.K. (« Vissersboten op het strand ») (hangt in het Heemkundig Museum)



OOSTENDE — DOVER OOSTENDE — FOLKESTONE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen
tussen **België** en **Groot-Brittannië**



- * Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur : zowel voor reizigers zonder als met voertuig.

Vanaf 31.5.1981 : ook ultra-snelle overvaarten tussen Oostende en Dover met **Jetfoils** (draagvleugelboten) waarmee de treinreizigers (voetgangers) dank zij onmiddellijk aansluitende treinen in Engeland en het Vasteland vanuit Oostende, in $\pm 3u.30$ min. het centrum van Londen kunnen bereiken en vanuit Brussel, in $\pm 5u.30$! Het aantal overvaarten per dag zal variëren van 6 in elke richting in de zomer tot 3 in elke richting in de winter.

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz. :

- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 02/230.01.80)
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 059/70.76.01)

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

INFO RESERVE

LES ADIEUX DU CHEF D'ETAT MAJOR DE LA FORCE NAVALE

Le 30 septembre à 11 h. a eu lieu à la nouvelle base navale de Zeebrugge, la cérémonie de départ du vice-amiral Van Dyck qui fut pendant plus de sept ans chef d'Etat-Major de la Force Navale.

Sous un soleil resplendissant, le vice-amiral Van Dyck arriva à Zeebrugge à bord de la frégate F913 « Westhinder ». C'est là que l'attendait son successeur, l'amiral de division Schlim. Après avoir passé les troupes en revue, l'ancien chef d'état-major prononça un discours remarqué devant les autorités politiques, civiles et militaires, ainsi qu'au équipages qui ont servi sous ses ordres.

AFSCHIED VAN DE STAFCHIEF VAN DE ZEEMACHT

Op 30 september jl. vond in de nieuwe marinebasis van Zeebrugge de afscheidsplechtigheid plaats van vice-admiraal Van Dyck, die gedurende meer dan zeven jaar de Stafchef van de Zeemacht was. Onder een stralende zon voer vice-admiraal Van Dyck aan boord van het fregat F913 Westhinder naar Zeebrugge. Daar werd hij opgewacht door zijn opvolger divisieadmiraal Schlim.

Na de troepen geschouwd te hebben richtte de afscheidnemende stafchef zich in een fel opgemerkte rede tot de talrijk opgekomen politieke, burgerlijke en militaire autoriteiten en ook tot de manscappen die onder hem hadden gediend.



DISCOURS — TOESPRAAK

A l'occasion de cette journée d'adieu si importante et émotionnante pour moi, je tiens à vous remercier de tout cœur au nom de la Force Navale, de mon épouse et de moi-même, pour votre présence.

En tant que Chef d'Etat-Major, j'ai toujours tenu que la Force Navale, en dehors du plan strictement militaire, entretienne les meilleurs contacts avec toutes les instances. Je pense ici surtout aux liens avec la Marine Marchande et les chantiers de constructions navales, à l'industrie, aux autres administrations telles que les Affaires Etrangères - les Affaires Economiques - les Finances - les Communications - l'Agriculture, etc, etc... à l'Otan et aux autres pays amis.

La Force Navale, la Marine Marchande et les chantiers de constructions navales forment une unité maritime nationale. C'est pourquoi, la Force Navale entretient les meilleures relations avec l'Ecole Supérieure de Navigation d'Ostende et d'Anvers en particulier. Nous accordons notre appui à l'Ecole de Navigation et c'est avec plaisir que, chaque année, nous procurons aux cadets de la première année un entraînement à la mer à bord du GODETIA. Je tiens à exprimer ici le vœu que le dossier du navire-école connaisse auprès du Ministère des Communications une issue rapide et couronnée de succès, afin d'aboutir à une solution rationnelle. En effet, il est étonnant de devoir constater que de nos jours, la Belgique ne dispose pas d'un navire-école adapté aux exigences actuelles permettant à la jeunesse de toute la Marine Marchande d'y apprendre la pratique du métier. S'il y a une suite favorable, ce que j'espère fermement, la Force Navale prêterait, avec l'accord du Ministre, son appui bienveillant.

Wij werken zeer nauw samen met de Koopvaardij, met de reders, de havenautoriteiten - het waterschoutambt enz. Dit is logisch, want in oorlogstijd moeten wij samenwerken op dezelfde zee, en zijn we allen dezelfde zeelui voor dewelke de gevaren op zee, torpedos en andere geen onderscheid maken. En het is hier dat ik nogmaals een lans wil breken voor de zeelieden van de Belgische Koopvaardij en de vissers die de oorlog 40-45 hebben meegemaakt en nog steeds niet van de officiële erkentelijkheid van de Staat genieten. Hoe is dit nog mogelijk 35 jaar na het eind van de oorlog! Hoe is het ook mogelijk dat het schoolschip MERCATOR in de oorlogsjaren niet beschouwd werd als Belgisch oorlogsschip noch als Belgisch Koopvaardijsschip? Mag ik de instanties vragen waar mijn klasgenoten en ik dan wel op gevaren hebben van mei 40 tot april 41? Dit grenst aan het belachelijke, ware het niet zo jammer.

De ZM en ikzelf, ook als burger dan, zal de zeelieden en vissers van de oorlog 40-45 dan ook volledig blijven steunen in hun gewettigde vraag van officiële erkentelijkheid zoals deze van de oud-strijders, en zoals dit in de andere landen vanzelfsprekend is.

Je remercie les chantiers navals belges et l'industrie pour la construction de nos quatre magnifiques frégates, dont trois sont amarrées ici à quai. Les navires constituent un véritable succès et représentent une acquisition importante pour la défense de notre pays et pour nos alliés de l'OTAN.

Je souhaite beaucoup de succès aux chantiers dans leur entreprise d'exportation de ces navires excellents, efficaces et relativement peu coûteux. Le succès dans ce marché important mais difficile, serait en cette période de chômage, le bienvenu pour notre industrie nationale.

Met het waterschoutsambt, de Ministeries van Verkeerswezen en Landbouw werken we eveneens eng samen met o.a. v.w.b. de bescherming der visserij, de anti-pollutie operaties, enz. Het recent strenger optreden van de ZM op gebied van visserijwacht ter bescherming van onze eigen visgronden, en op aanvraag van onze vissers zelf, heeft heel wat stof doen opwaaien in de pers... en heel wat resultaten behaald.

Verder op dit gebied - werden kort geleden nogmaals de nieuwe overeenkomsten besproken aangaande het zeerecht te Geneve. Men is nog ver van een internationale overeenkomst. Toch wordt reeds unilateraal toegepast het begrip van de 12 mijl limiet van de territoriale wateren, wat voor België inhoudt een zone die 4 maal zo groot is als de vroegere drie mijlslimiet. Verder ook nog de 200 mijl limiet van de exclusieve economische zone, wat voor België een uitbreiding betekent tot 12 maal t.t.z. een afstand van 42 zeemijl of 75 km. Hier staat o.a. de exploitatie van de zeebodem op het spel. Ieder land dat aan de zee grenst krijgt in ieder geval een veel grotere maritieme soevereiniteit, maar moet deze ook kunnen toepassen, beschermen en indien nodig verdedigen. Maar daarvoor zijn middelen nodig, o.a. kleine, zeewaardige en bewapende platformen, die België op het ogenblik niet heeft en ik zou hier een lans willen breken om deze zo vlug mogelijk te voorzien en daarbij op Regeringsniveau te beslissen wie op de meest rationele wijze zou verantwoordelijk worden gesteld voor dit soort kustwacht. Ik denk, en dit is mijn persoonlijke opvatting dat voor operationele, economische e.a. redenen de ZM de beste oplossing biedt.

Quelques mots maintenant à propos d'un problème local, à savoir les remous survenus récemment dans la presse au sujet de l'interdiction décidée à une firme russe sous le couvert d'un "concern stevedore" belge, situé tout près et avec une vue sur cette nouvelle base navale. On faisait allusion dans la presse, à toutes sortes d'influences qui, à mon avis, étaient sans fondement mais à propos desquelles je ne tiens pas, ici, à entrer dans les détails. Je tiens cependant à souligner que cette installation russe à Zeebrugge, contrairement aux navires russes amarés à Anvers, pourrait observer en permanence, jour et nuit les activités de cette base navale. Aussi je pose la question aux défenseurs belges de ce projet. Est-il imaginable qu'une firme belge reçoive l'autorisation de construire un bâtiment avec une vue sur un base navale soviétique? La réponse est évidente et c'est pourquoi j'applaudis des deux mains le refus de notre Gouvernement.

Après ces problèmes plus spécifiques de la Force Navale et de la marine marchande, je tiens à vous extretenir de certains problèmes nationaux et internationaux.

Op nationaal vlak leven wij in volle economische crisis zoals vele andere Westerse landen. De Staat dreigt in grote financiële moeilijkheden te geraken en opofferingen worden geëist over de ganse lijn. Voor de Strijdmacht heeft dit in 1980 als weerslag gehad een gevoelige vermindering van de brandstof, mede in verband met de vlug oplopende fuelprijzen eind 1979. De ZM, die van 110 zeedagen per schip in '79, terugviel op 85 dit jaar zag dit getal weer verminderd zo dat we uiteindelijk op 60 zullen komen - dan wanneer wij als professionelen weten

dat ongeveer 110 de limiet is om een degelijke graad van geoefendheid te behouden. Niettegenstaande het ingrijpen van de Heer Minister, waarvoor ik hem bijzonder dankbaar ben, is dit budget voor '81 verwezen naar een speciale commissie, zodat we nu weer niet weten waar we in 1981 zullen aan toe zijn. Deze stand van zaken is onhoudbaar. Onze geoefendheid in onze geloofwaardigheid bij de NAVO en naar buiten uit verliest erbij alle grond.

Een ander geval van onze nationale crisis is een algemene aanval op de wedden en pensioenen van de staatsambtenaren. Ik klaag dit ten strengste aan omdat ook mijn personeel allen staatsambtenaren zijn. Zij vrezen onrechtvaardig behandeld te zullen worden t.o.v. de vrije beroepen en ik waarschuw de officiële instanties dat indien men de staatsambtenaren behandelt, in vergelijking met de vrije beroepen, als tweederangsburgers, U binnen 20 jaar, als U nog genoeg kandidaten vindt, zult opgescheept zitten met tweederangsambtenaren en tweederangsleiders.

Sur le plan international nous voyons que le libre commerce des produits pétroliers, le moteur de notre industrie et de notre prospérité est de plus en plus compromis. D'abord, il y avait la révolution en Iran, maintenant c'est la guerre entre l'Iran et l'Irak, et c'est peut-être le début de la guerre pour le pétrole. En outre, 50% de notre combustible liquide passe le Détroit d'Ormuz. Il est évident que si ce passage était obstrué pour l'une ou l'autre raison, l'Occident connaîtrait d'énormes difficultés.

Entretiens, que fait la Russie? Elle renforce et modernise de plus en plus ses forces armées. Sa marine est la deuxième du monde et s'accroît continuellement. Elle dispose de 350 sous-marins dont de nombreux sont équipés de la propulsion et de l'armement nucléaires. Un nouveau sous-marin du type OSCAR est en construction. Avec ses 18 000 tonnes, il est le plus grand au monde. Un nouveau croiseur lourd de 28 000 tonnes, le KIROV, et un nouveau navire radar à grande portée le BALZAM font actuellement leurs essais en mer. En effet, une marine imposante avec son porte-avions à propulsion nucléaire de 75 000 tonnes, ses deux autres porte-avions, ses 2 croiseurs porte-hélicoptères, ses 30 croiseurs, 100 destroyers, 150 frégates etc. etc.

Men moet geen specialist zijn om te zien dat deze uitstekende Russische vloot niet gebouwd is om louter het moederland te beschermen - zij is een macht om de Soviet Unie overal ter wereld de gelegenheid te geven naar believen in te grijpen en druk uit te oefenen. En dit verschijnsel gaat gepaard met het winnen of verstevigen van strategische gewesten die langs de olie-toevoerwegen liggen nl. de Hoorn van Aden, Socotra, Mozambique, Zimbabwe, Angola. Dit alles terwijl de militaire balans meer en meer in het nadeel van het Westen komt te liggen En wat staat hier uiteindelijk op het spel? Niet alleen onze economische overleving maar nog veel meer en wat ons het duurbaarste is, te weten onze vrijheid.

Het is daarom dat wij als militaire leiders tenminste moeten beschikken over de nodige middelen om onze strijdmachten op peil te houden en om onze eenheden een degelijke graad van geoefendheid te geven. Want het gaat hier over vrijheid en vrede, en met Rusland valt alleen te praten uit een positie van macht.

Ik dank U allen voor Uw aandacht en hoop dat ook in de toekomst de Strijdkrachten in het algemeen en de ZM in het bijzonder zullen kunnen blijven rekenen op Uw sympathie en steun in haar belangrijke taak.

TOESPRAAK GERICHT AAN ZEEMACHTPERSONEEL

Het ogenblik is voor mij gekomen om afscheid van U te nemen na een maritieme loopbaan van 41 jaar waarvan 1 1/2 in de Koopvaardij, 5 in de Royal Navy en 34 1/2 in de Zeemacht.

Toen wij in 73 en 74 de kontrakten voor 4 nieuwe fregatten tekenden moesten wij in een tijdspanne van 4 jaar bruusk overstappen van de relatief lage techniciteit van de laatste oorlog naar de hoog gesophistikeerde van onze nieuwe fregatten en dit in tegenstelling met vele andere Marines waar dit geleidelijk aan was gebeurd in de zestiger jaren. Dat die krachttoer gepresteerd werd, daar ben ik fier op. Ik wens hulde te brengen aan die velen onder U die daarvoor het nodige idealisme hebben opgebracht en daardoor in grote mate het programma fregatten hebben doen slagen.

En ce qui concerne la lutte contre les mines, l'Etat-Major est très préoccupé de voir se réaliser le remplacement de la génération actuelle des navires qui atteindront bientôt la limite d'âge. Nous espérons que le contrat avec un ou des chantiers navals belges sera signé bientôt. Il s'agit du programme des chasseurs de mines tripartite réalisé en commun par la France, les Pays-Bas et la Belgique, construits dans chaque pays, et dont le prototype français va bientôt entrer en service.

Ici à Zeebrugge, la construction de la base navale progresse en vue d'accueillir et d'entretenir la nouvelle flotte des frégates et des CMT's.

Ainsi donc les frégates, les chasseurs de mines et cette nouvelle base navale sont trois grands programmes qui doivent permettre à notre pays d'honorer ses engagements maritimes vis-à-vis de nos partenaires et nos alliés de l'OTAN.

En ce qui concerne le personnel, de grands changements furent également introduits depuis les dix dernières années. J'en nommerais quelques uns :

- le nouveau règlement de discipline ;
- la professionnalisation, l'introduction des 40 heures par semaine pour les militaires et des 38 heures par semaine pour le personnel civil ;
- l'introduction du syndicalisme ;
- le recrutement du personnel militaire féminin ;
- l'élargissement considérable des possibilités du passage du groupe MAT/QMT à celui de sous-officier et du groupe sous-officier à celui d'officier.

Sommige van deze veranderingen ons opgedrongen om louter politieke redenen waren niet van aard om mijn geestdrift op te wekken. De laatste juich ik toe omdat zij o.a. de levensvoorwaarden van ons personeel gevoelig verbeterd. Weer andere maatregelen zoals de huidige tweeslachtige situatie der professionalisatie en de 40 u. week gaan ten

koste van de paraatheid van de macht. Wat nog

erger is, de invoering van de 40 u. week valt tot groot nadeel uit van het varend personeel dat van deze voorschriften verstoken blijft, wil men de ganse vloot niet lamleggen. Met uw vele werkuren en lange afwezigheid maakt U, het varend personeel zware opofferingen die alleen van U gevraagd worden - opofferingen die ik als oud zeeman aan de lijve zelf heb ondervonden en dus maar al te goed ken. Dit alles degelijk te vergoeden is onmogelijk.

Maar een voldoende zeevergoeding, ook na afhouding van belasting zou een belangrijke stap in de goede richting zijn. Maar wat mij bijzonder belangrijk lijkt is dat U weet dat het land Uw opofferingen daarvoor op prijs stelt. Want niets is meer ontmoedigend dan na 4 à 5 maand op zee gewerkt te hebben voor vrijheid en vrede om bij aankomst te vernemen dat sommige media U als nutteloze geldverkwisters bestempelen.

Mijn Staf werkt na 4 jaar constante onderhandelingen, aan dit, wat ik beschouw als cruciaal probleem voort, om aan U, het varend personeel, te geven wat U toekomt. Ik verzoek U dan ook vertrouwen te blijven stellen in Uw chefs en de Staf/ZM. Intussentijd werd er kort geleden besloten jaarlijks 7 dagen extra vergunning toe te kennen aan het varend personeel, zowel beroepspersoneel als militairen.

Maar er is nog een andere onrechtvaardigheid n.l. de ontmijners. Iedereen onderkent het gevaar dat de ontmijners dagelijks lopen. Voor hen is de oorlog nog steeds aan de gang - en wij herinneren ons de tragische dagen in 1969 waarop 7 van onze ontmijners jammerlijk om het leven kwamen te Oostduinkerke. Velen van onze medeburgers weten niet dat de ontmijningsdienst van de ZM in onze kuststreek jaarlijks ± 30 ton springstoffen en tuigen onschadelijk maakt ; En wat krijgt de ontmijner daarvoor als premie per dag effectief gewerkt te hebben met springstoffen - 208 fr. a.u.b. - Ons laatste verzoek in 78 om dit op te trekken en niet-tegenstaande de tussenkomst van MDN en DEC 79 wordt dit nog steeds geweigerd door het Openbaar Ambt. Ik vind dat op zijn minst schandelijk.

En ce qui concerne nos Damars, il reste encore la question des fonctions navigantes.

En principe, nos Damars doivent pouvoir naviguer pour autant qu'il s'agisse de navires à bord desquels les conditions de vie soient concevables avec la nature féminine. Et ceci pourra seulement être réalisé à bord des navires que l'on développera dans le futur comme par exemple, le navire océanographique où les accommodations nécessaires peuvent être prévues dès la phase de développement. Beaucoup d'autres facteurs jouent un rôle important dans cette affaire de sorte que le problème doit être étudié avec grand soin et beaucoup de circonspection.

Enfin encore quelques mots sur un point important qui est tout-à-fait d'actualité, à savoir le fonctionnement de la flotte et en particulier le carburant nécessaire et l'entretien de la flotte.

Espérons que nos dirigeants politiques sauront prendre avec sagesse des décisions d'hommes d'Etat. Car nulle part l'adage néerlandais «Rust Roest» (l'inactivité rouille) n'est de meilleure application qu'à des navires et aux équipages.

J'en reste là pour ces quelques sujets importants. Vous le voyez tout n'est pas rose à l'horizon, non seulement en ce qui concerne la Force Navale et les Forces Armées mais aussi au point de vue national car notre pays traverse une crise économique très grave.

Tout cela doit être vu dans le contexte international dans lequel la crise dans le Golf Persique et les dangers de guerre toujours grandissants, là et au Moyen-Orient, jouent un rôle important.

Cela doit aussi être vu dans le contexte de l'augmentation des Forces Armées Russes et en particulier de sa Marine. Et nonobstant cette menace croissante il y a encore des chefs politiques qui mettent en doute l'importance vitale de nos forces armées et notre alliance de l'OTAN. Ils nous promettent la paix, la liberté, la prospérité mais ils vivent dans une grande illusion car cette situation me rappelle celle des années 38-39. Et qu'avions nous ? Au lieu de la paix, la guerre. Au lieu de la liberté, l'esclavage - au lieu de la prospérité la pire misère.

Je suis donc inquiet, très inquiet pour l'avenir, mais vous demande - malgré et envers tout - de continuer votre tâche avec optimisme, ou idéalisme. C'est uniquement de cette manière que la Force Navale peut demeurer une force efficace aux côtés de la Force Terrestre, de la Force Aérienne et du Service Médical et aussi des Forces Armées de nos Alliés de l'OTAN, pour la défense de ce qui nous est le plus cher, à savoir la liberté.

C'est dans cette optique que se situe l'importance de votre tâche ou mieux de votre vocation.

Je viens de vous parler pour la dernière fois. La Force Navale était la tâche de ma vie - je connais beaucoup d'entre vous et j'en considère beaucoup comme des amis, et pas seulement parmi les officiers.

Des regrets ? oui - Je n'ai pas pu assurer au personnel navigant et aux démineurs la récompense de leur travail. Regret que le contrat de construction des CMT's ne soit toujours pas signé - que la construction du navire océanographique ait été reportée.

Regret qu'en raison des difficultés budgétaires, la flotte n'ait pas pu cette année conserver le niveau opérationnel requis. Mais j'ai confiance dans la nouvelle direction de la Force Navale, qui est confiée à des chefs énergiques, compétents, sages et dans Force Navale, ainsi que dans son personnel humain. J'ai confiance en vous tous, le personnel civil.

J'ai remis mon quart pour la dernière fois et je quitte la passerelle. Je vous souhaite à tous une grande satisfaction dans votre belle et importante carrière qui est celle de marin dans la Force Navale et du bonheur pour vous-mêmes et pour tous ceux qui vous sont chers. Je vous salue.

Ik heb U voor de laatste maal toegesproken en verlaat U met gemengde gevoelens. De ZM was mijn levenstaak - velen onder U ken ik en velen beschouw ik als vriend, en dit geldt niet alleen voor de officieren. Gevoelens van spijt ? Ja - dat ik het varend personeel geen loon naar werken heb kunnen verzekeren - en hetzelfde geldt voor de ont-mijners.

(Spijt dat het bouwprogramma der CMT's nog steeds niet getekend is - dat de bouw van het oceanografisch vaartuig uitgesteld werd.

Spijt dat we wegens budgettaire moeilijkheden dit jaar de vloot niet op het nodige operationeel peil konden houden.

Vertrouwen - in de nieuwe directie van de ZM, die verzekerd is - door energieke, vakkundige, wijze en menselijke leiders.

Vertrouwen in U allen, het personeel van de ZM, burgerpersoneel inbegrepen.

Ik heb mijn wacht voor de laatste maal overgegeven en verlaat de brug. Ik wens U allen grote voldoening in uw mooie en zeer belangrijke loopbaan die deze van zeeman in de ZM is, geluk voor U zelve en voor al diegenen die U dierbaar zijn. Ik groet U.

Leve België - Leve de Koning - Leve de Zeemacht. Vive la Belgique - Vive le Roi - Vive la Force Navale.

Niet nageziene stenografisch opgenomen tekst van afscheidsrede Vice-Admiraal J.P. VAN DYCK, op rust gaande Stafchef Zeemacht, tijdens plechtigheid te Zeebrugge op dinsdag 30 september 1980.



Nu reeds in uw agenda noteren !!!

A inscrire sur vos tablettes !!! (dès maintenant)

15^e Galabal Zeemacht

15^{ième} Bal de Gala de la Force Navale

TE OOSTENDE - KURSAAL

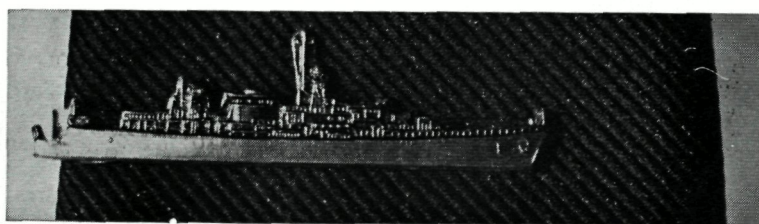
A OSTENDE - KURSAAL

Op 6 februari 1981

Le 6 février 1981

MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE
PRACHTIGE DASSPELD
DE LA E71-FREGATE
VAN DE E71-FREGAT

EN METAL DORE
IN VERGULD METAAL
220,- Fr. + 20,- Fr. frais de port
220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.
Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.



Enkel door overschrijving/storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par virement /versement pour compte 473-6090311-30 de Neptunus.

T-SHIRT « ZEEMACHT » is te bekomen bij Neptunus Oostende.

Vier maten : Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs : 230,- fr. B.T.W. inbegrepen.

Verzendingskosten : 25,- fr.

T-SHIRT « FORCE-NAVALE » peut être obtenu chez Neptunus Oostende.

Quatre tailles : Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix : 230,- Fr. T.V.A. incluse.

Frais d'expédition : 25,- Fr.

NIEUW

Stijlvol bierglas met groot wapen Zeemacht in vierkleurendruk, type « Celtic » enkel te verkrijgen bij Neptunus.

Lanceerprijs : 75,- Fr, inclusief BTW.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen.

NOUVEAU

Magnifique verre à bière, type « chope » avec les grands armoiries de la Force Navale en couleur, uniquement en vente chez Neptunus.

Prix : 75,- Fr, TVA comprise.

Vu la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.



LA FORCE NAVALE RECRUTE !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

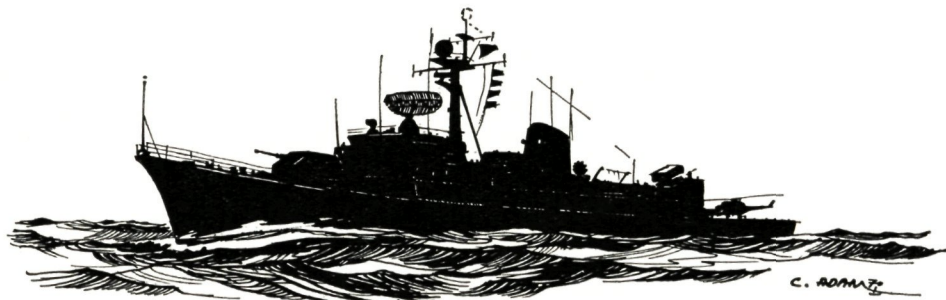
DE ZEEMACHT WERFT AAN !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM CONTACT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linieregimentsplein — 8400 Oost ende — Tel. (059) 80 14 02 — Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires. Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredacteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

28e jaargang - neptunus 1980-81 - 28e année

nr 187 - no 187

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
 boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
 nummer 50 fr. - prix par numéro 50 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr.
 (ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
 politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
 aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg oostende

Copyright 1980 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
 Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent